

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DU
DROIT D'ÉPAVE
BRIS ET NAUFRAGE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

YVES PASQUIOU

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1896

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DU
DROIT D'ÉPAVE
BRIS ET NAUFRAGE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le 28 novembre 1896, à 1 heure

PAR

YVES PASQUIOU

AVOCAT A LA COUR D'APPEL



Président : M. GIRARD,

*Suffragants : { MM. PLANIOL, professeur.
WEISS, professeur-adjoint.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1896

DU DROIT D'ÉPAVE

BRIS ET NAUFRAGE

PRÉFACE

« Il est de l'humanité, dit Valin (1), de s'intéresser au sort des malheureux et de travailler à leur adoucir le sentiment de leur infortune. Jusque dans les siècles les plus grossiers et les plus barbares, la voix de la nature se faisait encore assez entendre pour ouvrir les cœurs à la compassion ; de là ces lieux d'asyle si respectables et cette loi de l'hospitalité si religieusement observée.

Par quelle fatalité en usait-on autrement à l'égard de ceux qui avaient le malheur de faire naufrage ou d'échouer sur des côtes étrangères ? Car il n'est que trop vrai que, dans ces mêmes temps, ils n'échappaient à la fureur des flots que pour éprouver souvent un autre genre de mort d'autant plus douloureux qu'elle leur était donnée de sang-froid par les mains cruelles dans

(1) Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de la marine*, liv. 4, tit. 9, Introduction.

le lieu même qui devait être pour eux un port de salut ».

Cette manière de procéder n'était qu'une conséquence de la situation de l'étranger dans l'antiquité.

« A l'origine des sociétés humaines, l'étranger c'est l'ennemi, plus tard, le barbare souvent traité comme prisonnier de guerre quand il s'aventure au delà des frontières de son pays, de sa tribu, est privé dans tous les cas à l'égal de l'esclave de tous droits, de toute protection (1) ».

Les anciens ne pouvaient connaître le droit des gens soit public soit privé parce que les étrangers, nations et individus étaient sans droits (2). Leur incapacité s'étendait même aux droits sur les choses. « Cette exclusion rigoureuse se trouve chez tous les peuples anciens et elle a partout les mêmes causes : l'étranger n'est pas un frère, c'est un ennemi (3) ».

Chez les peuples théocratiques de l'antiquité, le national est l'élu de la divinité : « l'étranger est un être impur exclu de la religion (4) ».

Dans l'Inde, l'étranger est considéré comme inférieur aux parias même qui se souilleraient en partageant ses repas (5).

En Égypte, on lisait sur une pyramide cette fière ins-

(1) E. Dramard, *Grande encyclopédie*, v^o *Etranger*.

(2) Laurent, *Dr. civ. international*, 1, n^o 48.

(3) Laurent, *Hist. du dr. des gens*, 2, p. 30 et 31.

(4) Weiss, *Traité élémentaire de dr. intern. privé*, p. 3.

(5) Weiss, *op. cit.*, p. 4.

cription : « Pas un homme du pays n'y a travaillé », et, si nous en croyons Hérodote, « il n'y a point d'Égyptien qui voulût embrasser un Grec, ni même se servir du couteau d'un Grec, ni goûter de la chair d'un animal qui aurait été coupée avec le couteau d'un Grec (1) ».

Le peuple juif se voyait, de par la loi de Moïse, complètement isolé des autres peuples (2).

Chez les Grecs, le terme de barbare impliquait un sens de mépris et de haine (3).

A Rome, la personnalité n'appartenait qu'au citoyen. « On devrait dire (4) en partant de là que pour avoir un *caput* il faut être citoyen; qu'aux yeux de la loi romaine il revient au même de ne pas être citoyen ou de ne pas être libre; que quiconque n'est pas citoyen est pour cette loi une chose, un esclave, pouvant, s'il n'a pas de maître romain, devenir la propriété du premier citoyen qui s'en emparera ».

Saint Augustin, dans la *Cité de Dieu*, parlant des rapports des hommes entre eux, s'exprime ainsi : « Des animaux d'espèce différente s'associent plutôt que des hommes parlant des langues diverses de manière qu'un homme aimera mieux être avec son chien qu'avec un étranger (5) ».

(1) Laurent, *Dr. civ. intern.*, 1, p. 114.

(2) Weiss, *op. cit.*, p. 5.

(3) Laurent, *Dr. civ. intern.*, 1, p. 130.

(4) Girard, *Manuel élém. de dr. romain*, 4^{er} fasc., p. 99.

(5) Saint Augustin, *De la Cité de Dieu*, 19, 7.

Chez les Germains, l'étranger ne jouissait d'aucun droit civil ou politique (1).

En Irlande, d'après les vieilles Coutumes, l'étranger est considéré comme suspect et traité en ennemi.

On conçoit que, comme conséquence de cette condition de l'étranger, le fait de s'approprier ses biens n'était pas considéré comme un délit; au contraire, comme il n'avait aucun droit, ses biens étant *res nullius* appartenant au premier occupant.

Que dire alors de celui qu'une tempête jetait sur les côtes? Nous avons parlé du mépris des peuples théocratiques pour tout ce qui n'était pas de la religion: tout naufragé étranger était un maudit que châtiât la colère céleste; on devait donc s'emparer de sa personne et de ses biens (2).

Cette coutume fut générale chez tous les peuples primitifs. Elle fut difficile à déraciner. C'est en effet une bonne aubaine qu'une épave et le naufragé un ennemi bien facile à combattre.

Lorsque les relations entre les divers peuples de l'antiquité se furent étendues, que la guerre et le com-

(1) Weiss, *op. cit.*, p. 18.

(2) Ne pourrait-on voir aussi dans cette coutume de piller les naufragés, l'idée d'une sorte de représailles contre les exploits des pirates? « La piraterie, dit M. Laurent, était un exercice de la vertu héroïque et conduisait à la gloire. » L'homme était un ennemi de l'homme et contre l'ennemi tout est licite. Laurent, *Hist. du dr. des gens*, t. 2, p. 30, 34.

merce les eurent rapprochés, on songea à supprimer le pillage des naufragés.

Rhodiens, Grecs, Romains édictèrent tour à tour des lois sévères pour réprimer cet abus : elles furent sans succès.

Le fisc lui-même lutta pour obtenir des empereurs un droit sur les choses naufragées. Il ne lui fut pas accordé : mais l'acharnement qu'il mit dans son insistance fait voir de quelle importance devenait ce droit et combien de richesses la mer jetait journellement sur ses rivages.

Nous nous occuperons seulement dans cette étude des épaves maritimes et du droit qu'en droit coutumier on appelait le droit de bris.

DROIT GREC

On trouve des traces de la coutume barbare de s'emparer des épaves dans les plus anciens monuments de littérature qui nous soient parvenus. Le caractère farouche et pillard qu'attribue Homère aux Lestrygons (1), chez lesquels Ulysse fut si mal accueilli, semble dénoter déjà une tendance au pillage des naufragés. Il paraît aussi probable, dit M. Fonssagrives (2), que le Pont-Euxin, ainsi appelé par antiphrase, « devait moins sa mauvaise réputation aux tempêtes qui le bouleversaient, qu'à la façon inhospitalière et cruelle dont ses riverains traitaient les naufragés ».

Si le droit de bris n'existait pas dans les législations de cette époque, en fait les habitants des côtes le pratiquaient et même, lorsque les naufrages n'étaient pas assez fréquents, ils les provoquaient. Ainsi le prouve la légende de Nauplius qui indique comme existant déjà, un des stratagèmes depuis si fort en vogue chez les naufrageurs.

Nauplius, en voulant à Ulysse qui avait fait lapider son fils Palamède, lui suscita mille entraves pendant le siège

(1) Odyssée, chant 10, vers 80 à 132.

(2) Fonssagrives, *Etude hist. sur le droit de bris* (*Revue maritime et coloniale*, mai 1884),

de Troie. — Puis, les Grecs revenant, comme une tempête les assaillait à hauteur de l'île d'Eubée dont Nauplius était roi, il fit allumer des feux sur les récifs qui environnaient cette île et la plupart des vaisseaux, lureés par ces feux trompeurs, vinrent s'y briser. Les matelots qui purent gagner le rivage furent massacrés. Mais Ulysse, ayant pu se sauver à l'aide d'un mât, et ayant été recueilli par un des navires échappés au naufrage, Nauplius fut pris d'une telle fureur qu'il se précipita dans la mer du haut d'un rocher (1).

Les Égyptiens (2), qui pour des raisons de commerce ou autres se montraient si sévères pour l'entrée de leurs ports, étaient tout à fait humains à l'égard des malheureux que la tempête forçait à s'y réfugier (3).

Le droit d'épave existait-il en Grèce? Si nous en croyons M. de Pastoret (4), « le fisc s'emparait des biens du naufragé. On est affligé, ajoute-t-il, de trouver une

(1) Noël, *Dict. de la fable*, v° Nauplius.

(2) Hérodote, 2, 178 et ss.

(3) Maspéro, *Hist. anc. des peuples de l'Orient*, p. 526, 527. « Lorsqu'un navire marchand poursuivi par des pirates, assailli par la tempête ou contraint par quelque accident de mer, abordait sur un autre point de la côte que Naucratis, son capitaine devait se présenter devant le magistrat le plus proche afin d'y jurer qu'il n'avait pas violé la loi de son plein gré mais forcé par des motifs impérieux ». V. Ameilhon, *Hist. du com. et de la navigat. des Égyptiens sous le règne des Ptolémées*, Paris, 1766, p. 37. V. aussi Robiou, *Mémoire sur l'économie politique, l'administration et la législation de l'Égypte aux temps des Lagides*, Paris, 1876, p. 121. Lumbroso, *Recherches sur l'économie politique de l'Égypte sous les Lagides*, chap. 7.

(4) De Pastoret, *Hist. de la législation*, t. 7, p. 245.

fois de plus dans l'histoire de la législation des peuples, cette loi si commune et pourtant si barbare qu'on n'a pas craint de qualifier du nom de droit. L'État profiter du malheur d'un citoyen et vendre ses dépouilles ! Une loi plus juste prononçait la perte de ce qu'on avait dans un vaisseau si on l'abandonnait pendant une tempête ; elle donnait le navire et sa cargaison à ceux qui étaient restés pour les sauver ».

D'autres textes cités par Pardessus (1) semblent développer encore cette idée que le fisc bénéficiait du droit d'épave. Nous sommes de l'avis de l'éminent jurisconsulte lorsqu'il suppose que ce ne sont que « des inventions d'auteurs de lieux communs de rhétorique », car il n'y a rien qui prouve que les naufragés fussent privés du droit de recueillir les débris de leur navire. Tout porte au contraire à croire que dans un pays aussi policé que la Grèce antique ces débris leur appartenaient. Andocide (2) cite comme des peuples non civilisés ceux qui pillaient les naufragés.

Quel est donc le rôle du fisc dans ce prétendu droit de bris ? Dans une énumération très détaillée des revenus du fisc, Xénophon passe complètement sous silence les produits des naufrages. Ils semblent pourtant assez importants pour être cités s'ils eussent fait

(1) Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. 1, p. 48, cite Selden, *Mare clausum*, liv. 1, ch. 24, 25, et Gryphian, *De insulis*, cap. 31, § 106.

(2) Andocide, *De mysteriis*, *Oratores Græci et Attici*, 1, p. 48, Firmin Didot, 1887, Paris.

partie des finances d'Athènes. D'ailleurs, Pardessus développe cette idée en ajoutant certains arguments qui, dit-il, pour être négatifs ne lui semblent pas avoir moins de force (1).

« Dans plusieurs plaidoyers de Démosthènes et des autres orateurs grecs, il est souvent parlé de pertes arrivées par des tempêtes, de l'abord des naufragés soit sur les côtes de la Grèce proprement dite, soit dans les lieux tels que Rhodes, dont le droit maritime était semblable à celui des Grecs. Nulle part on ne voit un mot qui suppose que le fisc s'emparât des effets naufragés, ce que n'auraient pas manqué de faire valoir les emprunteurs à la grosse, qui excipaient contre les prêteurs de la perte des choses chargées aux risques de ces derniers. L'acte que j'ai transcrit plus haut (2) déclare formellement qu'en cas de force majeure le droit des créanciers sera limité à ce qui aura échappé, d'où il semble naturel de conclure que le fisc ne s'en emparait pas ».

(1) Pardessus, *op. cit.*, p. 48.

(2) Cet acte dont parle Pardessus est un acte de prêt à la grosse que nous a conservé le plaidoyer de Démosthènes contre Lacritus,

DROIT ROMAIN

Nous trouvons au début du droit romain, comme au début du droit grec, la coutume de s'emparer des épaves. Cela tient à la situation faite aux étrangers chez les peuples primitifs.

Mais à mesure que s'améliora à Rome cette situation des étrangers faisant partie de l'empire (1) et que certains droits leur furent reconnus, la presque totalité des naufragés put invoquer la loi pour réclamer les biens qu'ils avaient perdus.

C'est Plaute (2) qui le premier, par hasard, se trouve à nous parler de cette habitude en mettant en scène, dans le *Rudens*, Gripus et Démonius : Gripus a trouvé une valise dans la mer et veut se l'approprier. Mais Démonius lui répond : « O Gripus, Gripus, les hommes rencontrent dans la vie beaucoup de pièges trompeurs où ils se prennent le plus souvent, par Pollux ! Il y a une amorce qui tente : si on se jette dessus trop avidement, l'avidité fait tomber l'avare dans le piège. Mais l'homme circonspect, éclairé, prudent, qui sait se conduire, jouit longtemps du bien qu'il a bien acquis. Ce butin doit

(1) A peu près tous en faisaient partie à la fin de la République.

(2) Plaute, *Rudens*, acte 4, sc. 7, trad. Naudet.

nous être enlevé ; mais nous trouverons, je pense, plus de profit à le perdre qu'à l'avoir pris. Quoi, lorsqu'on m'apporte une chose que je sais appartenir à autrui, je la recèlerais ? Non, Démonius n'agira pas ainsi. Un homme sage doit toujours se garder de charger sa conscience d'une mauvaise action ». Ainsi, Démonius fait lui-même le procès des pillleurs d'épaves et démontre l'iniquité de leurs agissements.

L'idée que le droit de bris en tant que droit existait dans l'antiquité est tellement ancrée dans les esprits que, de nos jours encore, on trouve des auteurs qui en parlent comme d'un fait certain (1). Mais ce fut surtout au moyen âge que cette idée fut répandue, et dans la plupart des législations, on le fait remonter au droit rhodien (2).

Le droit rhodien n'a jamais établi le droit de bris et ne l'a même pas connu, mais il a tendu certainement à réprimer les abus commis à l'égard des naufragés, ainsi que l'atteste ce qui nous en reste conservé dans le Digeste sous la forme de la *lex Rhodia de jactu* (3). La *lex Rhodia de jactu*, comme son nom l'indique, s'occupait spécialement du cas de jet de marchandises fait pour le

(1) Fonssagrives, *op. cit.*, p. 315.

(2) Valin lui-même est persuadé que ce droit existait à Rome : dans la préface du liv. 4, tit. 9, il dit : « Ce ne fut que bien tard que les Romains reconnurent que les effets non payés n'appartenaient ni au premier occupant, ni au fisc ».

(3) D., 14.2.

salut commun (1). Ce n'est qu'incidemment qu'elle parle du sujet qui nous intéresse.

A quelle époque le droit rhodien parut-il à Rome? Car il est évident qu'il y parut et y fut même appliqué (2).

Si nous en croyons Haubold (3), il fut adopté entre les années 699 et 703 de Rome (55 et 51 ans av. J.-C.). Cela n'a rien de bien précis. Quoi qu'il en soit, beaucoup de jurisconsultes en font mention à cette époque (4).

Ce qu'il y a de certain c'est que sous Auguste ce droit en matière de naufrages était appliqué à défaut de loi romaine à ce sujet (5).

Il n'y avait donc pas à Rome de principe de législation sur lequel on pût s'appuyer pour attribuer à quelqu'un la propriété des objets naufragés. La propriété de ces objets demeura toujours aux premiers propriétaires (6), à ceux qui les avaient perdus, car, dans la perte de ces choses, il n'y avait pas abandon de la propriété. L'acquisition par occupation ne s'applique qu'aux biens vacants et sans maître, ou aux choses *derelictae*. On ne

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, Pichon, 1896, t. 6, p. 11.

(2) D., 14.2.9.

(3) Haubold, *Tables chronologiques de droit romain*, cité par Pardessus.

(4) Citons entre autres Cicéron, *De officiis*, liv. 3, chap. 23 et Saluste, *Ad Cæsarem de republica ordinanda epistola* 2, § 9.4.

(5) D., 14.2.9.

(6) *Licere unicuique naufragium suum impune colligere constat*, D., 47.9.12.

peut regarder les épaves comme des choses *derelictae* ; en effet pour qu'une chose soit *derelicta*, il faut que son propriétaire ait volontairement renoncé à tous ses droits sur elle ou l'ait abandonnée sans espoir de retour, ce qui n'est jamais présumé (1).

Nous pouvons ici ouvrir une parenthèse et exposer une théorie d'après laquelle les objets jetés à la mer d'un navire seraient considérés comme *derelicti* et non comme *deperditi*. La question a son importance : si ce sont des objets *derelicti*, l'inventeur en devient propriétaire par occupation ; si au contraire ils sont considérés comme *deperditi*, ils restent sujets à la revendication du *dominus*.

Dans sa thèse sur la *lex Rhodia de jactu*, M. Meignen (2) prétend dès l'abord que les choses jetées ne sont pas *derelictae*. Il s'appuie pour le soutenir sur ce texte : *Res autem jacta domini manet, nec fit apprehendenti quia pro derelicto non habetur* (3).

Une autre loi du même titre (4) est non moins explicite, et les *Institutes* (5) qui viennent de prétendre (6) « qu'on considère comme abandonné ce que le maître rejette parce qu'il ne veut plus l'avoir dans ses biens, d'où il suit qu'il cesse à l'instant d'en être propriétaire »,

(1) D., 14.2.2.8.

(2) Meignen, *De lege Rhodia de jactu*, Paris, 1886, p. 73.

(3) D., 14.2.2.8.

(4) D., 14, 2, 8.

(5) *Inst.*, liv. 2, tit. 1, § 48.

(6) *Inst.*, liv. 2, tit. 1, § 47.

ajoutent : « Il en est autrement pour les choses que l'on jette à la mer afin d'alléger le navire. On en conserve toujours la propriété, car évidemment on ne les jette point à la mer parce qu'on n'en veut plus, mais parce qu'on veut avec le navire échapper plus facilement aux dangers des flots. Celui-là commet donc un vol qui, dans l'intention de se les approprier, les enlève du rivage où le navire les a poussées ou même du sein de la mer. On ne voit guère de différence entre ces choses et celles qui dans la course d'un chariot tombent sans que le maître s'en aperçoive (1) ».

La propriété, de plus, ne peut être transférée à d'autres, sans cause, ou sans le fait du propriétaire (2).

M. Meignen ajoute : « Ulpien (3) nous dit qu'on peut demander la restitution de l'animal domestique enlevé par les loups, à celui qui a pu le leur arracher, même lorsqu'on l'a perdu de vue et qu'on a abandonné tout espoir de recouvrer jamais sa propriété. On ne suppose donc pas chez celui qui perd un objet la volonté d'abdiquer la propriété, mais au contraire celle de la reprendre dès qu'il le pourra. Ce qui a été nôtre reste aussi longtemps nôtre qu'il peut être recouvré, quoique l'espoir de le recouvrer soit presque perdu. Dans le jet il y a un acte volontaire, on se sépare volontairement de la propriété ; cependant les objets jetés sont regardés

(1) Traduct. d'Ortolan.

(2) D. 50.17, *de regulis juris*, 2.

(3) D. 40.2, *de fam. erciscundæ*, 8, § 2.

eux aussi comme *deperditi* et non comme *derelicti*. Le chargeur ne peut être considéré comme abdiquant son droit de propriété sur les choses dont il est obligé de se séparer par nécessité. L'abandon n'est pas fait parce qu'il ne veut plus des choses, mais pour une tout autre raison, parce qu'il veut fuir le danger de la mer avec le navire lui-même (1). L'abdication de la propriété ne peut être présumée ». L'opinion semblerait donc bien établie dans ce sens si Ulpien ne semblait, par une distinction, vouloir détruire la règle et prétendre au contraire que la plupart du temps, dans le jet, le marchand abandonne la propriété. Il s'exprime ainsi (2) : « Si jactum ex nave factum alius tulerit, an furti teneatur ? Quaestio in eo est an pro derelicto habitum sit et si quidem derelinquentis animo jactavit, *quod plerumque credendum est cum sciat periturum*, qui invenit suum fecit nec furti tenetur ». Il semble supposer jusqu'à preuve du contraire qu'au moment où on a allégé le navire il n'y a pas eu abandon de propriété. Nous avons expliqué précédemment que ce ne pouvait être présumé et que presque dans tous les cas, sinon dans tous, il n'y avait pas de renonciation complète au *dominium*. Julius, Paul, Gaius, Justinien, attribuent cette séparation à la nécessité. Il faudrait donc, pour que l'enquête aboutisse, que la *derelictio* résulte des faits eux-mêmes. Les glossateurs à ce sujet citent le cas où on jette à la mer

(1) D. 41. 1. 9, § 8. Ce texte est de Gaius.

(2) D. 47. 2, 43, § 11, *de furtis*.

des marchandises après les avoir retirées des caisses qui les retenaient et les protégeaient (1).

Le texte d'Ulpien qui semble contraire à notre thèse est celui que nous avons reproduit en italiques : *Quod plerumque credendum est cum sciat perituum*. M. Meignen le dit interpolé. Nous n'oserions l'affirmer, mais nous sommes surpris de trouver Ulpien en contradiction avec tous les autres jurisconsultes.

Les objets pouvaient donc être réclamés et ce n'est qu'à défaut de réclamation qu'ils appartenaient à l'inventeur, du droit du premier occupant. A ce sujet, une question se pose : Deux personnes voient successivement une épave ; une d'entre elles s'en empare : à laquelle appartiendra l'objet ? Est-ce à celle qui l'a vue la première, ou à celle qui s'en est emparée ? Suffit-il de l'avoir aperçue ou faut-il une mainmise réelle ? La question se pose déjà dans Plaute (2), au sujet de la valise de Gripus que revendique Trachalion. On la trouve aussi dans Phèdre (3). Elle semble résolue par la maxime « *Non est necesse corpore et tactu apprehendere possessionem, sed etiam oculis et affectu* » (4).

Mais Pothier condamne cette manière de voir et s'ex-

(1) Thèse de M. Meignen, p. 82, n. 2.

(2) *Rudens*, acte 4, sc. 3.

(3) *Fab.* 5.6.

(4) D., 41.2.1.21. Savigny, *Traité de la possession en droit romain*, p. 194, développe cette idée et prétend avec ce texte que le contact physique n'est pas précisément nécessaire pour acquérir la possession, mais que le simple aspect de la chose suffit aussi.

prime ainsi (1) : « La possession qui s'acquiert *oculis et affectu* dans le cas de la tradition, est plutôt une possession civile et feinte qu'une possession réelle.

Il faut, pour l'occupation et la possession réelle, se saisir de la chose, la tenir soit avec vos mains, soit avec quelque chose qui vous serve pour cela d'instrument. C'est pourquoi je pense que lorsque deux personnes ont l'une ou l'autre aperçu une de ces choses qui n'appartiennent à personne, avec le dessein de l'acquérir, elle ne doit appartenir qu'à celui qui a été le plus diligent à s'en saisir et à s'en emparer. Ajoutez que si l'on attribuait la chose à celui qui l'aurait aperçue le premier, cela donnerait lieu à des discussions lorsque plusieurs prétendraient chacun l'avoir aperçue le premier et avoir prévenu l'autre ; au lieu qu'il n'y en a aucune en l'attribuant à celui qui s'en est saisi le premier ».

Vinnius (2) cite cet autre exemple emprunté à Plutarque (3) : « *Acanthos, insula deserta adjudicata fuit chalcidensibus, qui priores intraverant non Andriis qui priores jaculum immiserant* ».

Quoique le droit de bris en tant que droit n'existât pas à Rome, en fait, l'usage de s'emparer des effets naufragés était constant, ainsi que nous l'avons dit précédemment. Aussi, comme au point de vue légal il n'existait

(1) Pothier, *Traité de la possession*, nos 136 et 139.

(2) Vinnius sur le paragraphe 46, *Inst. de Justinien, de rer. div.*

(3) Plutarque, *Quæstione græcæ*, 29.

aucun doute sur la nature délictuelle de cet acte, nous trouvons pendant toute l'histoire romaine des édits et des rescrits tendant à réprimer cet abus. Le plus ancien que l'on puisse trouver date du règne de Claude. Dans un sénatus-consulte (1) il sévit contre ceux qui s'emparent des biens des naufragés. Un autre sénatus-consulte, dont la date nous est inconnue (2), prononce contre eux la peine de la loi *Cornelia de sicariis*.

Julien nous a laissé un texte sur Minicius (3) d'après lequel l'usucapion des choses jetées à la mer et trouvées sur le rivage serait impossible *quia non viderentur derelictae*.

L'empereur Adrien autorisa les naufragés (4) à recueillir les débris de leurs navires contre les prétentions des propriétaires du terrain où ils auraient échoué. Il édicta des peines sévères — les peines du vol — contre ceux qui participaient au pillage et défendit à tout soldat, citoyen, affranchi ou esclave du prince de s'emparer des objets provenant d'un bris. Il prit en somme, nous dit Callistrate, toutes les mesures qu'il put pour empêcher de piller les naufragés. Il est de même assez probable, ajoute M. Pardessus (5), que l'Etat avait formé

(1-2) D., 47.9.3.8.

(3) D., 47.7.7. La date de l'existence de ce Minicius est ignorée. La ressemblance des noms *gentilices* ne suffit pas pour affirmer l'identité de cet auteur avec un destinataire d'un rescrit de Trajan. D., 2.12.9. Krüger, *Hist. des sources du droit romain*, p. 315, n. 3. Trad. Brissaud, Paris, Thorin, 1894.

(4) D., 47.9.7. Adrien régna de 117 à 138.

(5) Pardessus, *op. cit.*, t. 1, p. 78. V. Lucain, *Pharsale*, 3, vers 695 ets.

ou du moins encouragé et autorisé les corporations d'hommes qui se consacraient au soin de rechercher et de pêcher au fond de la mer les choses naufragées pour les rendre aux propriétaires. Son fils Antonin fit au sujet du pillage d'épaves un édit pénal (1) et un rescrit (2), ce qui prouve que le mal s'étendait de plus en plus.

Sous Caracalla (3), ce mal prit encore une extension plus grande. Nous voyons ici apparaître le fisc, avec la prétention de s'emparer des objets naufragés. L'empereur, après avoir comme ses prédécesseurs maintenu aux malheureux la propriété de leurs biens, malgré les usurpations des riverains, défendit à son fisc de s'interposer (4): « *Quod enim jus habet fiscus in aliena calamitate, ut de re tam luctuosa compendium sectetur?* »

On s'opposa aux exigences du fisc, il avait donc eu l'intention de se créer un droit sur les épaves ? Juvénal (5) semble le prétendre :

Quidquid conspicuum pulchrumque ex æquore toto
Res fisci est, ubicumque natat.

(1) D., 47.9.4.

(2) D., 47.9.12.

(3) Cette constitution, Code, 2, 6.1, était attribuée par l'ancienne édition du Code (Ch. H. Streisleben, *alias Ferromontano*, 1789) à Constantin, mais une édition de 1843 (Aemilius Hermannus) et MM. Mommsen et Krüger (1889) l'attribuent à Antonin. L'attribution à Antonin était déjà admise par Cujas.

(4) Code, 11, 6.1.

(5) Juvénal, *Satire* 4, vers 53 et 54.

Est-ce une preuve suffisante ? Cujas a fait remarquer que les textes de droit romain détruisaient cette assertion (1). Pardessus (2) ne croit pas que ces vers aient le sens qu'on leur prête habituellement, et prétend voir simplement — d'après le sens général de la satire — Juvénal s'élever avec sa véhémence ordinaire contre les prétentions de quelques avocats impériaux d'attribuer au fisc la propriété des choses jetées sur le rivage, choses qui n'ayant pas de maître devaient d'après les règles du droit appartenir au premier occupant. « Il ne dit pas et ne fait pas entendre, ajoute Pardessus, que cette prétention fut consacrée par les lois ; il ne paraît pas même supposer aux avocats dont il parle l'intention de revendiquer pour le fisc les objets naufragés à l'exception des propriétaires victimes de la tempête.

Il y a en effet deux points parfaitement distincts et sur lesquels il est bon de considérer la législation romaine :

1° Ce qui concerne les objets échoués sur lesquels personne ne prétend un droit de propriété.

2° Ce qui concerne les objets naufragés susceptibles d'être revendiqués par les propriétaires auxquels le naufrage a enlevé la possession sans leur en faire perdre le domaine.

Sous le premier rapport, comme dans le véritable état du droit romain, les choses abandonnées et sans

(1) *Ad lib.* 34 *Pauli ad edictum*. Cité par Pardessus.

(2) Pardessus, *op. cit.*, I, p. 76-77.

maître appartenaient au premier occupant, il est possible que les avocats du fisc aient souvent cherché à lui attribuer cette propriété et à faire abolir l'acquisition par occupation : c'est sans doute à cette prétention nouvelle que Juvénal fait allusion, non pas même pour attester que la loi l'eût consacrée, mais pour la tourner en ridicule ou pour la flétrir dans l'opinion.

Sous le second rapport il ne paraît pas que jamais la législation romaine ait attribué au fisc le droit de s'emparer des objets naufragés. »

Il est évident que cette dernière assertion de Pardessus est exacte; mais il est impossible de prétendre avec lui que le fisc ne chercha pas à créer à son profit le droit d'épave. La loi précitée du Code (1) nous le prouve suffisamment. Nous avons d'ailleurs un texte encore plus explicite dans le Digeste, au titre de la *lex Rhodia de jactu* (2). Eudémon de Nicomède, ayant fait naufrage, envoya une pétition à l'empereur Antonin pour le prier de lui faire restituer par les publicains ce que ceux-ci lui avaient pris. Antonin renvoya à la *lex Rhodia de jactu*.

Pardessus lui-même semble pencher plus loin pour cette idée, en disant qu'il se pourrait cependant que de temps à autre le fisc essayât d'élever quelques prétentions.

Sous quelle forme voulait-il donc exercer ce droit ?

(1) Code, 11, 6, 1.

(2) D., 14.2.9.

Ce n'est pas sous la forme que prit le droit de bris au moyen âge. Les lois précédemment citées font foi à cet égard. C'était plutôt sous une forme de droit de garde avec dévolution à leur profit si les propriétaires ne se présentaient pas.

Voyons maintenant comment les naufragés étaient protégés. Et d'abord les procédés des naufrageurs étaient réprimés : un texte d'Ulpien au Digeste (1) invite les gouverneurs de province à veiller avec attention à ce que les pêcheurs n'allument pas de feux trompeurs pour amener les vaisseaux sur les récifs en leur faisant croire qu'ils entrent dans un port et cela pour s'emparer d'une proie que le jurisconsulte qualifie lui-même d'*execranda*.

Outre cette protection publique, les naufragés injustement dépouillés avaient contre leurs agresseurs les actions qui résultent du *furtum* et de la *rapina* (2).

(1) D., 47.9.10.

(2) *Quadruplum teneri ei qui rapuit*, texte d'Ulpien, D., 41.1.44, *de adquir. rer. dom.* V. aussi D., 47.9.1 et 8, *de inc. ruin. nauf.* Code *de furtis*, 47.2.18. V. Valin, l. 4, t. 9. *Comment.*, art. 3 : « La peine du quadruple au reste est également prononcée par la loi 44, *de adquir. rer. dom.* et par les lois 1 et 3, *de inc. ruin. nauf.*, sans préjudice de plus grande punition suivant les circonstances, aux termes de la loi 18, Code *de furtis*, toutes lesquelles lois sont tirées de celles des Rhodiens, art. 48, 50, 51. On les trouve à la tête des commentaires de Peckius et Vinnius, *de re nautica*. Sur tout ceci on peut voir aussi les lois 2, 4 et 5, *de inc. ruin. nauf.* De ces lois combinées avec la 1^{re} et la 3^e il résulte :

1^o Que pour être sujet à la peine du quadruple et à la punition corporelle, tout ensemble, il faut qu'on ait volé *in ipsa naufragii*

trepidatione, in tempore et loco naufragii. Alors, que ce soit en mer ou sur le rivage, c'est la même chose. *Si in ipso naufragii tempore id acciderit nihil interest utrum ex ipso mari quisque rapiat an ex naufragiis an ex littore.* D., 47.9.5;

2° Que si quelque temps après le naufrage on enlève frauduleusement des effets sur le rivage, on n'est coupable alors que de simple vol ;

3° Enfin que les recéleurs sont punis comme les principaux coupables ; c'est-à-dire de la peine du quadruple : et telle est aussi la disposition du code des Wisigoths, liv. 7, tit. 2, l. 18. »

ANCIEN DROIT

DU DROIT DE BRIS EN FRANCE DE LA CHUTE DE L'EMPIRE D'OCCIDENT A L'ORDONNANCE DE 1681

L'invasion des barbares, la chute de l'empire romain d'Occident inaugurèrent une période de trouble.

Lorsque cette effervescence se fut un peu calmée, les lois répressives réapparurent et l'on vit les barbares eux-mêmes interdire la spoliation des naufragés.

Pour plus de clarté dans l'exposé du progrès de la réglementation du droit d'épave, et dans l'étude de son développement, il serait utile de diviser ce chapitre en plusieurs périodes.

Malheureusement ces périodes sont difficiles à déterminer. L'évolution du droit qui nous occupe fut lente et progressive ; il naquit, vécut, et mourut, et ces diverses phases de la vie se déroulèrent chez lui sans à-coup.

Toutefois, certains événements plus marquants vont nous servir de points de repère.

Il naît et se développe petit à petit jusqu'à l'invasion des Normands, époque où un semblant de représailles lui permet de s'établir.

Il est en pleine vigueur jusqu'en 1543, date à laquelle François I^{er}, déjà puissant contre les seigneurs, lui porte le premier coup.

Il s'éteint de 1543 à 1681, date à laquelle il meurt, ou plutôt, comme nous le verrons plus tard, où il semble mourir.

L'ordonnance de 1681 est encore le principal monument de notre législation sur les épaves : c'est donc à partir de 1681 que commencera l'étude de l'état du droit actuellement existant sur les objets naufragés.

α. -- De la chute de l'empire d'Occident à l'invasion des Normands (476-850).

La Gaule, avant la conquête romaine, était habitée si nous en croyons Strabon par une population énergique, intelligente et généreuse. « Forts de leur haute taille et de leur nombre ils prenaient volontiers en main la cause de celui qu'on opprimait ».

Il est curieux de constater que c'est chez les descendants de ces héros que va prendre son plus grand développement la coutume inique et barbare de piller les naufragés.

Car, dès les temps les plus reculés, elle existait sur les rivages des Gaules. « Que les anciens Gaulois, dit

Valin (1), aient pratiqué cet usage odieux et détestable, cela est hors de doute ». Fonssagrives (2), dans une étude historique sur le droit de bris, va même plus loin : il prétend qu'ils pillaient les navires et offraient les naufragés en sacrifice à leurs dieux, voyant en eux des sortes de victimes expiatoires frappées par le courroux du ciel. Ceci peut, je crois, être taxé d'exagération, quoique cependant, comme des dix millions d'habitants que comptait la Gaule il s'était formé à peu près 400 peuplades, ces peuplades étant le plus souvent en guerre, la spoliation des naufragés n'était qu'une résultante du droit de prise et de conquête.

Les Romains, après les conquêtes de César, imposèrent leurs lois aux vaincus. Nous avons étudié plus haut les lois romaines au sujet des naufragés, nous n'avons pas à y revenir.

Faisons toutefois remarquer que si, en Italie, l'application des mesures répressives était difficile à l'égard des riverains de la mer, en Gaule ce fut encore pis, et qu'en Armorique surtout, où le mal fut si dur à déraciner, l'influence de la législation romaine dut être à peu près nulle.

Vint l'invasion des barbares, période troublée où la force et la brutalité primaient complètement le droit.

(1) *Ordonnance sur la marine*, t. 9, l. 4, préface.

(2) *Etude historique sur le droit de bris* (*Revue maritime et coloniale*, mai 1884, p. 317).

Quand la marche en avant fut arrêtée, que les différents peuples envahisseurs se furent établis solidement dans les provinces et eurent fusionné avec les indigènes, la voix de la raison put recommencer à se faire entendre.

Les premiers monuments de législation au sujet des épaves parurent chez les peuples qui s'établirent dans les pays les plus imprégnés de l'influence romaine. Ils ne furent d'ailleurs que la répétition des lois impériales.

Théodoric, qui fonda l'empire éphémère des Ostrogoths, établit une administration régulière et assura aux Romains leurs libertés et leurs lois. Les principes du droit romain furent donc conservés par lui (1).

Le Code des Wisigoths (2) au VI^e siècle déclarait que lorsqu'une chose aurait été volée dans un incendie, un désastre, un naufrage, celui qui l'aurait recélée ou reçue du voleur serait condamné à en payer la valeur quadruple.

La tendance des habitants des côtes à s'emparer des biens des naufragés continue donc toujours à se faire sentir. Nous sommes encore sous l'influence de la législation romaine, ce sont ses lois qu'on répète. Mais les mœurs vont changer, et si le midi doit se ressentir toujours de l'influence romaine, le nord, où la ro-

(1) Pardessus, 2, Introduction, p. 115.

(2) Loi des Wisigoths, liv. 7, tit. 2, cap. 18.

manisation a été plus superficielle, va résister plus longtemps aux lois de la justice et de la raison.

Il est difficile de préciser les dispositions législatives qui ont rapport aux épaves maritimes sous les deux premières races. Le sens du mot *naufragium* en effet est dans les Capitulaires l'équivalent du mot ruine, correspondant presque de faillite et déconfiture (1).

Il y avait cependant à cette époque une navigation assez importante, et, en raison de la connaissance imparfaite qu'avaient des côtes les navigateurs de ce temps, les naufrages devaient être plus fréquents.

Toutefois on ne trouve dans les Capitulaires aucune disposition ayant trait aux épaves et aux droits que conférait l'invention à celui qui les avait recueillies.

Faut-il croire que l'inventeur en devenait propriétaire? Ce serait contraire à l'esprit de la législation des Capitulaires (2), d'après lesquelles il faut secourir les victimes d'accidents. Serait-ce donc au fisc que reviendrait l'aubaine? Nullement, le cas n'étant pas prévu dans la loi, le fisc ne peut exercer aucun droit.

Il faut donc supposer qu'à ce moment, en pays ami, on ne devait faire aucune difficulté pour laisser les naufragés, qui généralement étaient les propriétaires de leurs navires, recueillir les débris de leur fortune, et qu'ils n'étaient exposés, dit Pardessus (3), « qu'à ce dont

(1) Pardessus, *op. cit.*, 1, p. 313.

(2) Pardessus, *op. cit.*, 1, p. 314.

(3) Pardessus, *op. cit.*, 1, p. 314.

chacun peut courir les risques en tout lieu, et sans doute beaucoup plus dans des temps et des pays mal civilisés, c'est-à-dire aux vols que les habitants des côtes pouvaient commettre ».

« La législation, ajoute-t-il, n'était point encore assez parfaite pour avoir pris des mesures de conservation dans l'intérêt des absents et peut-être dans ce cas, les objets naufragés, considérés comme biens vacants, appartenaient-ils au premier occupant. D'ailleurs, la maxime qui attachait à la possession d'une chose mobilière la présomption de propriété, ayant été introduite chez les peuples modernes à une époque évidemment antérieure au V^e siècle, on conçoit de quelle difficulté devait être entourée la réclamation de celui qui, quelque temps après le naufrage, serait venu réclamer des choses perdues par l'effet de cet accident ».

A cette époque commençaient déjà à paraître, sur les côtes de France, les fameux pirates normands.

Pendant cette période d'un siècle que dura l'invasion, de 830 environ à 940, le fait de s'emparer de tout ce qui pouvait aborder au rivage sembla devenir un droit au profit des habitants des côtes comme juste compensation des déprédations dont ils étaient victimes.

Nous avons dit au début de cette étude que cet usage existait dans tous les pays.

En Grande-Bretagne, avant l'arrivée de Guillaume le Conquérant, tout porte à croire que le pillage des naufragés était largement pratiqué. D'après les lois du pays

de Galles (1), le fisc ou les seigneurs s'emparaient de tout ce que la mer portait de débris sur le rivage.

Un pacte que fit avec les Danois un de leurs compatriotes Æthelred, établi en Grande-Bretagne, roi de Mercie et Analef (2), portant engagement réciproque de porter secours aux naufragés, prouve que la coutume était contraire, puisqu'on y dérogeait.

Les naufragés qui ne réparaient pas leur navire dans un certain délai se le voyaient confisquer par le seigneur propriétaire du lieu de l'échouement (3).

D'après les anciennes chroniques (4), il paraîtrait certain qu'en Danemark, les habitants des rivages s'emparaient des épaves apportées par la mer et que tout ce que fit la législation à ce sujet fut de substituer le fisc aux inventeurs (5).

Dans les Pays-Bas méridionaux et septentrionaux, la situation était la même; la loi ne s'interposa qu'au profit du fisc (6).

Il faut aussi, comme preuve de l'étendue que prenait le droit aux épaves, citer ce curieux document de 866

(1) Pardessus, *op. cit.*, 4, p. 191-192.

(2) Pardessus, *op. cit.*, 4, p. 201.

(3) Spelman, *Codex veterum statutorum regni angliaë*. Wilkins, *Leges anglo-saxonicaë*, p. 313.

(4) Heims-Kringla, t. 1, p. 227, cité par Pardessus.

(5) Pardessus, 3, 227. *Dr. marit. du Danemark*.

(6) De Groot, *Inleiding tot de Hollandsche regts geleerdheid*, part. 2, cap. 4, § 36; Marcus, *De bonis naufragorum*, § 8, cités par Pardessus, 4, p. 16.

environ (1), où l'évêque d'Utrecht met au rang des revenus de son église le dixième du produit des naufrages (2).

Les habitudes de piraterie des Norvégiens éclairent suffisamment sur leurs coutumes ; ils ne vivaient que de rapines, toujours en quête de proies : lorsqu'elle s'offrait à eux c'était une raison suffisante pour ne point la laisser échapper.

On ne s'entend pas sur le point de savoir quel était l'accueil fait aux naufragés sur les côtes de Prusse. Les habitants de ce pays étaient humains et justes envers les navigateurs. C'est ce que disent du moins Adam de Brème (3) et l'Estocq (4).

Mais je crois qu'il ne faut pas exagérer cette idée et que rien ne prouve que cette population eût des mœurs si peu en rapport avec celles de ses voisins. La dureté que montrèrent plus tard les chevaliers Teutoniques, prétendant que non seulement les objets mais encore les naufragés leur appartenaient, la réduction de ceux-ci en esclavage, donnent le démenti le plus formel à cette réputation d'humanité.

(1) Pardessus, 4, p. 16 (Pays-Bas méridionaux et septentrionaux).

(2) Mieris, *Charter bock*, t. 1, p. 21.

(3) Adam de Brème, *de situ. Daniæ*, cap. 227, cité par Pardessus, 3, p. 457.

(4) L'Estocq, *De nav. rebusve ob discrimen tempestatis maritimæ pro derelicto habendis vel non habendis*, p. 61 et s., cité par Pardessus, 3, p. 457.

β. — De l'invasion des Normands (900) à l'ordonnance
de François I^{er} (1543).

Les Normands, aussi hardis marins que féroces envahisseurs, désolèrent comme nous l'avons déjà dit, pendant un siècle, les côtes de France et de la Méditerranée.

Dès l'an 830, ils s'étaient emparés de l'île de Her ou Herio (Noirmoutier) et en avaient fait leur repaire.

Ardents à la lutte comme au pillage (ils chantaient pendant la tempête) (1), ils débarquaient sur une terre fertile et enlevaient tout le butin dont ils pouvaient charger leurs vaisseaux. Ces procédés barbares amenèrent des représailles. Aussitôt débarqués, ils avaient à lutter contre les habitants, qui réunis contre un ennemi commun, leur infligèrent souvent, surtout vers la fin, de rudes leçons. Maîtres de la mer à cette époque, ils étaient à peu près les seuls navigateurs ; aussi, lorsque les ouragans déchaînés qu'ils bravaient les précipitaient sur les récifs, les riverains, loin de les secourir, les massacraient et les pillaient. Cette habitude fut d'autant plus difficile à déraciner qu'elle était plus lucrative, et qu'un semblant de raison et de justice venait autoriser les habitants des côtes à agir ainsi. Cette idée de représailles s'enracina si bien dans les esprits qu'en

(1) Augustin Thierry, *Conquête de l'Angleterre par les Normands*, t. 1, liv. 2, p. 133.

Bretagne, huit siècles après, lorsque les rois eurent organisé le service d'amirauté pour empêcher les pillleurs d'épaves d'exercer leur barbare industrie, en cas de naufrage, un mendiant allait de bourg en bourg chanter la vieille chanson de Marivonik (jeune fille enlevée par les Northmans *Zaozon*) « pour avertir les audacieux de se tenir prêts et les timides de garder leur porte et leurs yeux fermés » (1).

Loin de diminuer après l'établissement des Normands en Normandie, elle ne fit que se développer : Tout vaisseau est un ennemi, et, s'il échoue, une proie (2). Ce droit de vengeance dégénéra bientôt en piraterie et, suivant un vieil auteur, « print pied comme il est vraizemblable contre tous navigaux indifféremment » (3).

Survint la féodalité. Le régime féodal, régime usurpateur par excellence, s'empara de tous les droits lucratifs existants, ce qui ne l'empêcha pas d'en créer de nouveaux. Le droit de bris chez les seigneurs riverains fit donc partie de leur apanage. Chez certains d'entre eux il était si important qu'il formait la majeure partie de leurs revenus. « On sait ce comte de Léon, dit Michelet, enrichi par son écueil, « pierre précieuse, di-

(1) Quellien, *Chansons et danses des Bretons*, p. 102.

(2) Michelet, *La mer*, Paris, Calmann-Lévy, 1881, p. 92.

(3) Jacques Maugiron, *Us et cout. de la mer*, Bordeaux, 1663, p. 94, 95 et suiv.

sait-il, plus que celles qu'on admire aux couronnes des rois ».

Sur toutes les côtes de France ce fut la même chose. Au nord, dans le Ponthieu, comté soumis à la suzeraineté du roi de France, la cruauté des habitants se signalait aux IX^e et X^e siècles. On forçait les naufragés à payer rançon pour se libérer. En 1191 le droit de bris y fut aboli du consentement de Philippe-Auguste, suzerain du comte comme roi de France, de Jean, comte de Ponthieu et du seigneur de Saint-Valéry (1).

En Normandie, si nous en croyons la Très Ancienne Coutume, il y avait déjà un commencement de réglementation du droit de bris : les objets naufragés n'appartenaient au fisc que si, dans l'an et jour, le propriétaire n'avait pas réclamé. Dumoulin prétend conclure de là que le fisc se bornait à conserver les choses naufragées pour les rendre à leurs propriétaires. Ce fut peut-être le droit commun, au moment de répit qui eut lieu après l'invasion normande ; mais hélas, ces bonnes dispositions ne furent pas générales, et probablement durèrent peu, car nous allons entrer dans la période où le droit de bris va éclater dans toute sa force brutale et criminelle.

En Aquitaine, si nous en croyons Cleirac (qui, comme le dit Pardessus, n'en donne aucune preuve), il y avait

(1) Voir Fonssagrives, *op. cit.*, p. 322 ; Davie, *Hist. d'Amiens*, t. 1 p. 516 et 517.

aussi une répartition des biens naufragés qui semble relativement équitable, surtout à cette époque.

Le premier tiers appartenait au seigneur en vertu de son droit, le deuxième tiers à l'inventeur et le troisième tiers aux propriétaires. Ceux-ci n'étaient donc pas complètement dépouillés.

On voit ici paraître le partage par tiers qui jouera plus tard un si grand rôle dans la répartition des épaves.

On voit aussi la distinction qui se dessine entre le droit de bris des seigneurs et le droit des riverains. Ceux-ci, qui, comme nous l'avons déjà dit, avaient toujours considéré les épaves comme leurs biens, se virent dans l'obligation, d'abord de partager avec le seigneur souverain et maître de la terre, qui étendait son droit sur le rivage et ensuite d'abandonner complètement le droit à son profit. Les épaves trouvées sur le rivage appartenaient au seigneur, comme les aubains et les animaux errants sur ses domaines. Il est toutefois certain, quoique nous n'ayons aucun renseignement précis sur ce sujet, que le sauvetage sur les côtes donnait droit à un salaire et le sauvetage en mer à une quote-part, généralement le tiers (1).

(1) Dans la *Nouvelle revue historique de droit français et étranger*, 1883, p. 454 à 463, M. Pols, professeur à l'université d'Utrecht, a découvert, en feuilletant des manuscrits contenant des copies de manuscrits de l'ancien droit néerlandais, une addition aux rôles d'Orléron composée de 14 dispositions additionnelles intitulées : *Les noblesses et coutumes es costes de Bretagne*. Dans l'article 1^{er} de cette

1. — *Le droit de bris en Bretagne.*

En Bretagne, où ce droit eut son plus puissant développement, nous sommes obligé de l'étudier plus spécialement.

Le mot bris, nom sous lequel on désigne les objets naufragés pendant le moyen âge, n'est pas très ancien si nous en croyons Pierre Hévin (1). Le terme technique était *péchois* (Dumoulin) ou *péçois de mer* (latin *peceia*). C'est celui qu'on emploie dans les partages d'Arthur de Bretagne, duc de Richemont, connétable de France, 1422 et 1440, et dans celui de Pierre de Bretagne, depuis duc, en 1438.

On lit dans le traité de saint Louis et de Pierre de Dreux, en 1231, et dans le partage de Guy de Bretagne de 1317 les mots *excepto peceio seu naufragio marino*.

Le mot latin *peceia* a aussi donné en breton le mot *penzé* dans le dialecte de Léon, et le mot *pacé* dans celui de Cornouailles.

A quelle époque le droit de bris a-t-il fait son apparition en Bretagne? Les côtes arides et rocailleuses n'offrent à leurs habitants que fort peu de ressources.

addition « tout nef ou vesseau quand ils se adventurent à la coste de Bretagne, tout est conquis ès dits comtes sans que nul marchand ni homme y pringne rien si n'est ceulz qui le sauvent qui doivent avoir leur sauvement selon qu'ils ont desservi, c'est assavoir s'ils vont à l'aventure de la mer loin le querre, ils en ont le 1/3 et s'ils ne passaient terre ils en ont salaire ».

(1) Hévin, *Questions concernant les matières féodales*, Rennes, Vatar, 1736, p. 349.

Elles sont de plus si dangereuses pour les navigateurs que la T. A. Coutume elle-même déclare, *in fine*, « que le pays de Bretagne est de si grand dangier que à peine par deux ans peut nef mareyer sans venir en dangier ». Le produit des naufrages fut donc pour eux, de tout temps, le plus clair de leurs ressources.

Le plus ancien monument que nous connaissons est une charte, que d'Argentré attribue à Alain Fergent, duc de Bretagne au XI^e siècle.

« Si les relations qui y sont insérées étaient véritables, dit Hévin (1), elles nous fourniraient des preuves fort anciennes du droit de bris pour la Bretagne puisqu'elle rapporte à Budic, cinquième roi de Bretagne, les droits de bris et de brefs, dont les vicomtes de Léon ont autrefois joui dans l'étendue de leur vicomté ou seigneurie, ce qui retournerait jusqu'en l'an 440 au compte du sieur d'Argentré, liv. 1, chap. 18 de son histoire ». En voici un extrait : *Secundo : Vicecomes Leonensis qui pro tunc habebat tam plures nobilitates super navibus per mare oceanum in Costeriis Occismorensis, seu Leonix navigantibus quas ut dicebatur Budicius quondam, rex Britanniae concesserat.....*

D'autres chroniqueurs (2) attribuent cette concession à Audran vivant aussi au V^e siècle.

Bouchart (3) et même d'Argentré ailleurs, préten-

(1) Hévin, *op. cit.*, p. 345.

(2) Hévin, *op. cit.*, p. 350.

(3) Hévin, *op. cit.*, p. 346.

dent que ce fut une libéralité de Hoël II (VI^e siècle) : « Le-dict Hoël, raconte d'Argentré, eut comme dit la chronique une fille appelée Alienor laquelle il maria au fils du seigneur de Léon que l'on tenoit estre descendu du sang de Conan, luy baillant en partage droict de donner briefs en sa terre et le droict de bris » (1).

D'Argentré trouve cette pièce suspecte. Quant à Hévin il est plus catégorique : il tient cette charte pour fausse et ces rois pour fabuleux : aussi, dit-il, « l'arrêt du Conseil d'État de 1680 n'en put faire une vérification même oblique ».

Quoi qu'il en soit, il est évident que les vicomtes de Léon jouissaient de ce droit au XI^e siècle (2).

Le droit de bris étant un droit régalien, les ducs de Bretagne en jouissaient en vertu de leur souveraineté, et leurs vassaux n'en usaient que par concession ou par usurpation. Ils furent très jaloux de ce privilège si lucratif pour eux. On verra dans la suite comment ils se l'approprièrent à peu près entièrement.

Les côtes de Bretagne étaient si dangereuses qu'au dire même du sieur d'Argentré « nul de leurs sujets ne devait sortir ni faire voyage en mer avec leurs vaisseaux, quelque part que ce fut sans conduictes d'hommes pilotes bien expérimentés en faict de navigation pour les convoyer hors de dagers et pour cet effet les rois tenaient des hommes à leur état ».

(1) D'Argentré, *Hist. de Bretagne*, chap. 24.

(2) Hévin, *op. cit.*, p. 350.

Voici déjà le droit de pilotage imposé par le roi à ses sujets.

Les nations étrangères, à raison du danger que couraient leurs navires, entrèrent en composition avec le duc et celui-ci s'engagea à leur donner des congés appelés brefs ou brieux, moyennant une somme déterminée selon le port et la grandeur des vaisseaux.

Ces brefs se divisaient (1) :

1° En brefs de *sauveté*, pour ne pas tomber en cas de périlication ou naufrage au pouvoir de la seigneurie ;

2° En brefs de *conduite*, pour être les navires convoyés, conduits en forains et hors des dagers de la coste, le seigneur fournissait des *locmans* (*loci manentes*) ou *lamaneurs* à cet effet ;

3° Enfin en brefs de *victuailles*, pour la permission et liberté d'acheter vivres et rafraîchissements.

A faute d'avoir pris ces brefs, les bris étaient confisqués sans retour et non recueillis pour être conservés au propriétaire comme le pense Dumoulin.

L'article de la fin de la T. A. Coutume, sur les *noblesses et coustumes de la mer du Duché de Bretagne*, ne laisse aucun doute à ce sujet.

« Et au cas que aucune nef passerait outre sans prendre vitaille à son dit terroir (au vicomte de Léon) ne avoir les dits sceaux de conduite, elle lui aurait forfaite en corps et en bien.

(1) Dom Morice, *Hist. de Bretagne*, tome 4, préface. Hévin, *op. cit.*, p. 350 et suiv.

« Et pourrait ledit Vicomte les suivre en quelque part qu'elle irait et l'amener à lui comme chose forfaite en justice en son terroir dessus dit... Et c'est son droit depuis que homme a mémoire ».

Les peuples d'Aunis, de Saintonge, de Guyenne et les sujets des rois de France entrèrent dans ces arrangements ; mais ceux d'Angleterre, d'Espagne et de Portugal en furent exclus et ne voguèrent dans la Manche qu'aux risques et périls de la confiscation.

Quoique onéreux, ce droit fut accepté, car on craignait les représailles qui, comme on le voit, étaient terribles.

A défaut de pouvoir temporel assez fort pour réprimer les abus du droit de bris en Bretagne, l'Eglise s'émut et s'interposa. Hildebert, d'abord évêque du Mans puis archevêque de Tours, eut l'heureuse initiative de protester dans un concile réuni à Nantes en 1127 (1) contre le droit de bris.

Honorius II était pape, Conan III, duc de Bretagne. Les questions soulevées portaient sur l'abolition des droits de bris et de mainmorte.

Le concile fut unanime à les condamner et le duc Conan ratifia généreusement ces deux décisions qui le privaient d'un double privilège (2).

(1) Hefele, *Hist. des conciles*, 7, p. 201. Trad. de l'abbé Delarc, Paris, 1872.

(2) Hefele, *op. cit.*, 7, p. 201. André d'Avallon, *Hist. chronol. et dogmat. des conciles de la Chrétienté*. Paris, 1854, t. 4, p. 879. P. Labbé, *Sacros. Concil.*, t. 10, p. 918.

La cause de ce concile avait été le refus, de la part de l'évêque de Dol, d'aliéner le droit de bris qu'il avait dans ses privilèges, malgré l'ordre que lui en avait donné Hildebert.

L'évêque de Dol, soutenu par le clergé breton dont un de ses prédécesseurs avait été métropolitain (1), se refusait à céder devant l'archevêque de Tours, dont il persistait à récuser l'autorité.

Hildebert, écrivant au Pape pour lui demander de réunir le concile (2), prétendait que ce qui échappait au naufrage tombant entre les mains du fisc, la violence du prince faisait plus de mal aux naufragés que ne leur en avaient fait l'orage et la tempête. Honorius II répondit qu'il condamnait « cette coutume déplorable en vertu de laquelle ceux qui ont échappé au naufrage, ne se sont réfugiés dans les ports que pour y être aussitôt dépouillés ».

Malgré les résultats inespérés de ce concile, un droit si fructueux que celui de bris en Bretagne était difficilement abandonné. Un moment la décision du concile modéra la rapacité des seigneurs. Les droits de bref de sauveté prirent une extension plus grande.

(1) En 1094, Urbain II avait accordé le pallium à Rolland, évêque de Dol, mais le concile de Clermont le lui enleva. Le pape Pascal II le lui rendit et finalement le pape Lucius II déclara qu'après la mort de Rolland le diocèse de Dol serait définitivement suffragant de l'archevêché de Tours. Synode de Rome, mai 1144. Hefele, *op. cit.*, 7, p. 293. Fonssagrives, *op. cit.*, p. 324, note 2.

(2) Darras, *Hist. gén. de l'Eglise*. Paris, 1874, t. 22, p. 293. Fleury, *Hist. ecclésiast.* Paris, 1858, t. 4, p. 749.

Mais bientôt de nouveaux méfaits furent signalés. Les seigneurs s'entendaient avec les locmans ou pilotes pour faire échouer les navires qui n'avaient pas pris de brefs, et ils s'emparaient aussitôt des objets naufragés. Le droit de bris se rétablit. D'ailleurs, le duc de Bretagne n'était pas seul à en jouir.

Au X^e siècle, les comtes de Penthievre et de Cornouailles l'avaient en apanage, les vicomtes de Léon, également (1). Ceux-ci, dès le XI^e siècle faisaient même concurrence aux ducs pour la distribution des brefs, ils prétendaient qu'ayant la charge de la conduite des vaisseaux et de leur convoi, ils devaient confisquer leurs bâtiments et traiter comme ennemis ceux qui contrevenaient à leurs règlements en ne se munissant pas de sauf-conduits (2).

On conçoit que l'exercice du droit de bris par ces grands vassaux portait ombrage au droit des ducs eux-mêmes. Ils firent donc tout leur possible pour s'en emparer.

Pierre de Dreux dit Mauclerc, jaloux des prérogatives de la souveraineté, voulut contester le droit de bris au vicomte de Léon et se l'attribuer. Il ne céda que devant la résistance opiniâtre de ce dernier, qui menaçait d'en venir aux mains. Il y eut même un commencement de lutte (3).

(1) Dom Morice, *Hist. de Bret.*, t. 4, col. 4447.

(2) T. A. Coutume, *in fine*.

(3) P. Hévin, *op. cit.*, p. 350.

Jean I^{er} dit le Roux, fils et successeur de Pierre Mauclerc, prit, dit Hévin, le parti de les acquérir par des échanges et des achats et fut favorisé dans ce dessein par la prodigalité de ce vicomte (1).

Les successeurs de ce duc s'attribuèrent également la moitié des droits de bris et d'ancrage que possédaient les seigneurs de Chateauneuf.

La Cornouailles fut réunie à la couronne ducale vers le XI^e siècle.

Les ducs furent si jaloux de ce droit, lorsqu'ils l'eurent presque exclusivement à eux, qu'ils ne le cédèrent même pas à leurs apanagers. Ainsi, dans le partage donné à Guy de Bretagne en 1317 par le duc Jean III, son frère aîné (2), homologué devant le roi Philippe V le Long et contenant le comté de Penthievre, il est dit *excepto peceio seu naufragio marino*. Dans les actes de partage d'Arthur de l'année 1422, et de Pierre en 1438, on réserve aussi les brefs, bris et péchois de mer.

Il leur arrivait pourtant parfois de le céder ou de le reconnaître. Témoin cette dotation d'Alain Cagnart, comte de Cornouailles, à l'abbaye de Sainte-Croix de Quimperlé, en 1028. Il lui donnait Guedel (Belle-Isle) *cum omni jure consulari quod habebat*. Conan le Gros, duc de Bretagne, descendant de ce comte, confirma

(1) A partir de la réunion des brefs de la vicomté de Léon à la couronne ducale, la rigueur fut tempérée. Il suffit de prendre bref dans la 3^e marée après avoir jeté l'ancre (Hévin).

(2) Hévin, *op. cit.*, p. 351.

la cession en 1146 (1), et la duchesse Constance, vers la fin du même siècle, comprenait le droit de bris dans ces mots : *cum omni jure consulari*.

On voit à quel point le droit de bris était enraciné en Bretagne. Aussi, lorsque saint Louis voulut s'occuper de l'atténuer, il dut plutôt transiger et il traita en 1231 avec le duc de Bretagne. D'après ce traité, il lui reconnaissait le droit de délivrer des brefs ou brieux, cela, à la demande des Bordelais et des Rochelais, dit Cleirac, et de tout le pays, suivant Pierre Garcie, dit Ferrande.

Pour la délivrance de ces brefs ou brieux, les ducs établirent des percepteurs dans les principales villes, non seulement de leurs duchés mais d'ailleurs. D'après le traité lui-même, il en existait à Bordeaux et à la Rochelle.

On voit, dit Hévin, dans les titres du château de Nantes, une enquête de 1368 qu'Edouard III, roi d'Angleterre et duc de Guyenne, fit faire pour savoir si le duc de Bretagne était en possession d'établir un bureau à Bordeaux, ville capitale de son duché ; il trouva que cette possession de brefs ou brieux était bien établie.

Ces bureaux étaient même d'un rapport sérieux, si nous en croyons le bail à ferme des biens de la Rochelle, fait pour cinq ans à Mahé de Gournay en 1376 et d'après lequel celui-ci devait payer 40 tonneaux de vin de Gascogne. Un autre bail à ferme des brefs de la Rochelle en 1401 en parle également.

(1) Hévin, *op. cit.*, p. 350.

Le droit de bris continua à être un sujet de discussion et de querelle entre les ducs et les seigneurs, jusqu'au mariage de la duchesse Anne avec Charles VIII et avec Louis XII.

A ce moment la Bretagne perdit son indépendance et devint province française. Elle fut donc dès ce moment soumise aux règlements du royaume de France, à quelques exceptions près que nous signalerons dans le courant de cette étude.

2. — *Lutte de l'Église contre le droit de bris.*

Au moment où les rois de France étaient si faibles devant leurs grands vassaux, la seule voix qui pouvait se faire entendre était la voix de l'Église. Elle seule représentait alors les lettres, les sciences, les arts, en un mot la civilisation. Le droit canonique était la seule législation réglementaire. Les coutumes étaient encore vagues et non établies.

Aussi voyons-nous les papes et les conciles fulminer contre les abus du droit de bris.

Ce fut au concile de 1078, 4^e concile de Rome, réuni par le pape Grégoire VII au sujet de la querelle des investitures, qu'on en parla pour la première fois. Nous savons peu de chose sur les questions principales qui y furent traitées (1). Mais Muratori, recueillant au XVIII^e siècle les documents déjà réunis par Berthold, nous

(1) V. Fonssagrives, *op. cit.*, p. 323.

a retrouvé la plupart des questions incidentes qui y furent traitées et en particulier celle qui nous occupe.

« Une cruauté vraiment diabolique, disait le concile, s'exerce contre les malheureux naufragés que la tempête rejette sur les côtes.

« Ils se voient dépouillés par les riverains qui devraient au contraire leur prodiguer tous les secours et toutes les consolations d'une tendre et miséricordieuse charité. Renouvelant donc sur ce point les décrets de nos prédécesseurs, nous frappons d'excommunication, tous ceux qui se rendraient coupables d'un pareil crime et enjoignons à quiconque se trouve à portée d'un naufragé de lui prêter secours et de l'aider à mettre en sécurité sa personne et ses biens ».

Une bulle du pape Honorius II (1) abolit le droit de naufrage. Nous avons vu précédemment et étudié la décision du concile de Nantes en 1127. Gérard, évêque d'Angoulême, réunit à Dol en 1128 un concile, qui prit les mêmes décisions que le concile de Nantes.

Nous citerons encore le concile de Latran de 1179 où Alexandre III renouvela l'excommunication déjà prononcée cent ans auparavant, en 1078, « contre ceux qui dépouillent les chrétiens allant sur mer pour le commerce ou d'autres causes légitimes, ou qui pillent ceux qui ont fait naufrage (2) ».

(1) Hefele, *op. cit.*, 6, p. 571.

(2) Darras, *Hist. gén. de l'Eglise*, Paris, 1875, t. 22, p. 295. Rohrbacher, *Hist. univ. de l'Eglise cathol.*, Paris, 1844, t. 14, p. 345. Fleury, *Hist. ecclésiast.*, nouvelle édition, Paris, 1858, t. 4, p. 749.

Cette excommunication fut renouvelée par la bulle *Cæna domini* (1).

3. — *Lutte de la royauté contre le droit de bris.*

Si au point de vue moral ces défenses de l'Église pouvaient produire une certaine impression, en fait, elles ne réussirent nullement à enrayer l'exercice du droit de bris. Il fallait l'intervention du pouvoir temporel et la répression édictée par les lois.

Nous allons suivre le développement de ces édits, développement croissant en raison directe de l'agrandissement de l'influence et des pouvoirs des rois de France.

Au début, les rois pratiquaient le droit de bris dans leurs domaines et le concédaient même à de simples seigneurs comme le prouve, dit Pardessus (2), une charte de 1099.

Puis ils commencèrent à le supprimer.

Nous l'avons déjà vu pour le Ponthieu en 1191. Nous avons vu aussi les efforts de saint Louis, en 1231, pour l'atténuer en Bretagne.

Ce dernier roi ne s'en tint pas là. Il renonça au droit de bris dans toute l'étendue de son domaine royal, ceci en 1235, 4 ans après son traité avec Pierre Mauclerc. En 1268, nouvelle renonciation en faveur des Vénitiens. Il paraîtrait que ceux-ci mirent cette condition pour

(1) Valin, 2, 4, Préface.

(2) Pardessus, *op. cit.*, p. 315.

fournir des vaisseaux au saint roi pour le conduire en Palestine (1).

Son fils Philippe III le Hardi continua ces traditions. Il rendit en 1278 (2) une ordonnance confirmée plus tard, en 1366, par Charles VI en faveur des marchands italiens, et à l'article 15 de cette ordonnance nous lisons : *Si autem aliquem de dicta universitate naufragium in nostris domaniis pati contingat, propter hoc res eorum naufragae, in parte vel in toto nostrae non erunt, nec nobis venient in commissum* (3).

Ces principes nous semblent en contradiction avec la « renonciation totale au droit de bris » que nous avons vue tout à l'heure. Puisqu'ils renoncent au droit de bris, pourquoi les rois font-ils des traités en exemptant certaines gens ? L'explication est facile. Les rois ne renoncent à ce droit qu'en faveur de leurs sujets. Les ducs de Bretagne eux-mêmes ne l'exerçaient pas contre les Bretons ni les seigneurs bretons contre leurs vassaux. Nous retrouvons d'ailleurs, chez à peu près tous les peuples, cette renonciation limitée à l'origine de la réglementation du droit de bris.

Une ordonnance curieuse de Louis le Hutin fut édictée en 1315 ; elle prescrivait en France l'application de la Constitution impériale de Frédéric II de 1221 (3).

(1) Hautefeuille, *Dr. mar. int.*, p. 99. Voir le traité : Dumont, *Corps diplom.*, t. 1, part. 1, p. 227.

(2) Février 1278, *Ordonnances*, 4, p. 669.

(3) *Ordonnances du Louvre*, 4, p. 672.

(4) *Recueil du Louvre*, t. 1, p. 610.

Charles V en 1364 donna aux Castellans des lettres patentes d'après lesquelles il les exemptait du droit de naufrage et fixait à l'an et jour leur droit de réclamation. Ce privilège fut confirmé en juin 1391, mars 1397, janvier 1405 par Charles VI et plus tard par Charles VII, Louis XI et Charles VIII.

Ces édits en faveur des commerçants étrangers étaient d'une saine politique, car ils favorisaient le commerce dans les États royaux.

En 1461 parut une ordonnance en faveur des Hollandais, Brabançons et Flamands.

L'article 4 était ainsi formulé : *Item*, s'il advenait que aucun des navires des dites nations par fortune de mer ou autre accident fortuit, pussent périr à la coste de la mer et en nostre obéyssance, nous voulons que les marchands à qui seraient les dicts navires, puissent mettre la main en iceulx et aux biens et marchandises qui seraient dedans au temps dudict naufrage et les appliquer au profit de ceulx à qui ils seraient en payant seulement le prix de ceulx qui aideront à les sauver et recueillir; nonobstant quelques droicts de naufrage que nous ou nos successeurs puissions prétendre ne demander ès dites choses et quelconques costumes dont l'on pourrait, sur ce, avoir usé au contraire ».

En avril 1464 parut une nouvelle ordonnance en faveur de la Hanse Teutonique, ordonnance contenant des dispositions semblables. Ce qui prouve, dit M. Par-

dessus (1), que, par cela seul que des exceptions étaient nécessaires, il est clair que le principe de la confiscation subsistait encore au XV^e siècle.

Il n'en faudrait d'ailleurs d'autres preuves que celles fournies par Louis XI lui-même qui, en 1465 et 1469, comptait le droit de naufrage dans l'apanage de son frère.

Les habitants des côtes ne cessaient donc de piller les naufragés. Charles VIII, dans des lettres patentes du mois d'août 1493, ordonna que les jugements condamnant les pillleurs d'épaves devaient être exécutés dans les 24 heures malgré opposition ou appel.

Il avait d'ailleurs déjà, en 1490, protégé les vaisseaux de la Hanse, en cas de naufrage, par l'ordonnance de Montil-les-Tours.

Une ordonnance de Louis XII du 15 juillet 1508, confirmée par lui le 27 août 1512, réglait les droits de l'amirauté de Guyenne et la protégeait contre les usurpations des seigneurs de cette province au sujet de son droit de naufrage.

4. — *Les rôles d'Oléron.*

En dehors des ordonnances royales, il nous faut citer un recueil de coutumes ou de jugements maritimes qui jouit au moyen âge d'une grande célébrité et qui, au point de vue de la jurisprudence maritime, a

(1) Pardessus, *op. cit.*, 1, p. 317.

une importance très grande. Je veux parler des jugements ou rôles d'Oléron.

A quelle époque parurent ces rôles d'Oléron, comment et par qui furent-ils composés? On n'en sait au juste rien. Il est très probable qu'ils datent de la fin du XI^e siècle ou du commencement du XII^e. Valin au titre des naufrages discute la question et les croit de date beaucoup plus ancienne que 1231. Capmani a trouvé dans une traduction manuscrite de ces rôles, qui existait en 1791 à l'Escorial, la preuve qu'ils dataient de plus d'un siècle avant 1364 (1).

Pardessus prétend qu'ils ont été connus et pratiqués dans l'Aquitaine avant que cette province ne devînt anglaise.

Quant à savoir quels en furent les auteurs, les avis ont varié à ce sujet. Cleirac les attribue à la reine Alienor ou Eléonore d'Aquitaine (2), à son retour de Terre-Sainte, après sa répudiation par Louis VII, ce qui nous mènerait à 1152, et le nom d'Oléron à eux donné serait celui de son « île bien aimée (3) ».

Selden prétend que ces lois furent mises en ordre par l'aïeul d'Edouard I^{er}, corrigées, augmentées et publiées en l'île d'Oléron par Richard I^{er}, à son retour des Croisades.

(1) *Cosombres maritimas*, t. 2, p. 34.

(2) On les attribua aussi à Othon de Saxe, seigneur d'Oléron vers 1790. Cette opinion est de Leibnitz, *Scriptores rerum Brunswickorum*, t. 3, p. 29.

(3) Valin, 4, 9, Préface.

Chimères, dit Valin. Nous n'entrerons pas à ce sujet dans une discussion qui nous mènerait trop loin. Nous renvoyons aux déductions de Valin (1) et de Pardessus (2).

Nous croyons plutôt que c'est simplement un recueil de jurisprudence maritime, des côtes ouest de France, d'Espagne, et peut-être d'Angleterre, recueil dont la nécessité se faisait sentir par suite du développement du commerce maritime à cette époque.

Quoi qu'il en soit la date de sa publication n'a pour nous qu'une importance secondaire, car nous allons voir que la partie de cet ouvrage qui nous intéresse, est manifestement de la fin du XV^e ou du commencement du XVI^e siècle. Les derniers articles ont été rédigés plus tard. « Ils n'avaient jamais été imprimés avant que Garcie les publiât dans son *Routier de la mer*, dit M. Pardessus (3), et les personnes les moins habituées à étudier les différences entre le style et l'orthographe de chaque siècle, peuvent s'assurer, qu'ils sont écrits en langage du XVI^e siècle. »

Ils ont trait aux bris et naufrages exclusivement ; leur objet est donc tout à fait différent de celui des deux premières parties.

Enfin, « les principes fondamentaux de ces articles sont en opposition directe avec l'état de choses qui exis-

(1) Valin, 4, 9, Préface.

(2) Pardessus, *op. cit.*, 1. *Jug. et rôles d'Oléron*. Introduction.

(3) Pardessus, 1, *Rôles d'Oléron*, Introduction.

tait à l'époque où la partie primitive des rôles d'Oléron a été rédigée » (1).

Si nous en croyons le P. Lelong (2), ce fut en 1484 que Garcie publia ces articles. Pardessus ajoute qu'il est incontestable que son livre était imprimé en 1542. Or à cette époque l'ordonnance de 1543 n'était pas promulguée. Il suppose cependant que probablement sous le règne du « sage et bon Louis XII », les principes de cette ordonnance s'étaient introduits, « ou qu'une loi non conservée les avait exprimés ».

La série d'articles qui nous intéresse, commence à l'article 36 dans l'ouvrage de M. Pardessus (2), à l'article 26 dans Garcie et à l'article 29 dans Cleirac. Ces articles ne se suivent pas de la même façon dans ces différentes éditions. Nous prendrons de préférence l'édition de M. Pardessus.

A la lecture de cette dernière partie des rôles d'Oléron ce qui nous frappe le plus après cette pureté de sentiment à laquelle on n'est pas habitué à cette époque, c'est la bizarrerie des moyens de répression.

Analysons sommairement. On doit aider les naufragés à sauver leurs biens et il est défendu de les leur enlever sous peine d'excommunication de l'Eglise (3)

(1) M. Pardessus fait à ce sujet remarquer que le style ne serait pas une raison exclusive, car Garcie aurait parfaitement pu les traduire.

(2) *Bibliot. Historiques de la France*, P. Lelong, n. 836.

(3) Pardessus, *Recueil des lois maritimes*, 1, p. 346.

(4) Art. 36 édit. de Pardessus, 26 Garcie, 29 Cleirac.

ou d'être punis comme larrons. Si les naufragés ont péri, le seigneur doit mettre les biens en lieu sûr pendant un an. Au bout de ce délai il les emploie en œuvres pies, comme « distribuer aux pauvres, marier pauvres filles, etc., selon raison et conscience, sans en retenir quart ni part sous peine d'encourir la malédiction de notre mère sainte Église et peines susdictes⁽¹⁾ ». Pardessus ne connaît aucune loi française ou même canonique affectant les objets trouvés à des œuvres pies. Valin dit que c'est soumettre à une trop rude épreuve la vertu des seigneurs ; le fait est que les objets qui n'ont pas de maître ont toujours appartenu au premier occupant ou au fisc.

« Il advient, dit l'article 38 (2), qu'aucunes fois, en beaucoup de lieux, il y a des gens inhumains plus filous et cruels que les chiens et loups enragés, lesquels meurtrissent et tuent les pauvres patients pour avoir leur argent, leurs vêtements et autres biens. Icelles manières des gens doit prendre le seigneur du lieu, et en faire justice et punition, tant en leur corps qu'en leurs biens ; et doivent être mis en la mer et plongés tant que soyent demy-morts, et puis les tirer dehors, et les lapider ou les assommer comme on ferait un loup ou un chien. »

Quant au pilote qui avec complicité du seigneur perd sciemment un navire, il sera maudit et excom-

(1) 27 Garcie, 30 Cleirac.

(2) 28 Garcie, 31 Cleirac.

munié et les gibets qui les pendront seront placés sur les roches et serviront de balise. Quant à la maison du seigneur complice, elle sera brûlée et l'emplacement affecté à la foire aux pourceaux (art. 38, 39, 40, 41).

Ces peines grotesques dans leur exagération n'ont jamais été appliquées dans la pratique. On n'en trouve trace nulle part. On ne peut voir dans ces articles, comme le dit M. Pardessus, « que les imprécations d'un homme de bien indigné des excès auxquels l'avarice et l'abus du pouvoir s'étaient portés ; d'un homme pieux qui croyait ne pouvoir souhaiter dans ce monde, et dans l'autre, trop de mal aux auteurs de pareils crimes ».

Les articles 43, 44 et 45 sont d'une autre rédaction. Ils ont trait : l'article 43 au jet qui, fait *animo recuperandi* (on cite des livres bien emballés), appartient au propriétaire ou doit être consommé en œuvres pieuses. A ce sujet, une parenthèse : le commerce de livres n'existant pas au temps de la belle Alienor ou Eléonore de Guyenne, mais à la fin du XV^e siècle, c'est une preuve de plus que cette partie des Rôles d'Oléron est du commencement du XVI^e siècle.

Les ancres indiquées par des hoirins doivent être rendues : le patron doit graver son nom dessus (art. 44). Les biens naufragés appartiennent à leurs propriétaires antérieurs, à moins que « ce ne soient pirates, escumeurs de mer ou ennemys de notre sainte foi catholique » (art. 45).

Remarque très importante : dans tous ces articles il n'est pas fixé de délai pour la réclamation. Autre chose : le seigneur n'a droit à aucune part dans les objets naufragés, dont le prix doit être employé en œuvres pies.

Les derniers articles, de 46 à 56, ont trait aux poissons à lard, aux épaves, et aux objets du cru de la mer.

Les poissons gras et à lard appartiennent, selon les coutumes, au seigneur et à l'inventeur.

Si le rivage est au seigneur, ce qui s'y jette lui appartient, mais il est inutile de lui attribuer du menu fretin : les poissons qui méritent d'attirer l'attention sont seuls l'objet de sa convoitise.

Il est probable que c'est au moyen âge que naquit cette distinction entre les poissons que chacun peut s'approprier et ceux qui appartiennent au souverain. Nous la trouvons d'ailleurs autre part qu'en France : en Angleterre, Britton, qui vivait au XIII^e siècle, indique un usage anglais immémorial, d'attribuer la tête de la baleine au roi et la queue à la reine.

Quant aux épaves ayant appartenu à quelqu'un (art. 53), soit du vin, soit de l'huile, elles appartiennent, suivant les coutumes, au seigneur et à l'inventeur; mais si on suppose qu'un navire a péri dans la circonstance, on doit dire des messes.

L'or ou l'argent trouvé doit être rendu. Le pêcheur qui l'aura trouvé aura droit à un salaire, à moins qu'il

ne soit pauvre, dans ce cas il peut le retenir. Mais, chose bizarre, sur le sujet de sa pauvreté il n'est pas juge, « il doit prendre en cela l'avis de ses supérieurs qui lui donnent conseil, selon Dieu et conscience ».

Pour ce qui regarde les objets du cru de la mer, ils appartiennent au premier occupant.

Nous avons longuement analysé les rôles d'Oléron : ils ont en effet une grande importance. Avec l'ordonnance de 1543 à laquelle nous arrivons, ils sont la préparation de la fameuse ordonnance de 1681 qui fait encore loi de nos jours,

5. — *Ordonnance de février 1543.*

Dans l'ordonnance de février 1543 deux articles seulement nous intéressent. Ce sont les articles 11 et 12.

« De tout entièrement (dit l'art. 11) qui se tirera de mer à terre, tant spariées, veresques que barbaries, et choses du flot, la tierce partie en appartiendra à celui ou ceux qui l'auront tiré et sauvé, une tierce partie audit admiral, et l'autre tiers à nous ou aux seigneurs auxquels avons donné notre droit d'iceluy tiers en leurs terres ; si toutefois le marchand ne poursuit sa marchandise dedans l'an et jour de la perte d'icelle : car s'il la poursuit dedans l'an et jour de ladite perte, il la recouvrera en payant les frais du sauvement, à ceux qui auront iceluy fait ».

Et l'article 12 ajoute : « Et en semblable de tous

navires et autres marchandises péries et peschées à flot en la mer et généralement de tout ce qui serait allé au fonds de la mer, et qui par engin ou par force se pourra pescher, et tirer hors ; un tiers en appartiendra à celui ou ceux qui auront tiré et sauvé des dits navires, biens et marchandises, un autre tiers audit admiral et l'autre à nous ».

Voilà donc de nouveaux principes établis. Les rôles d'Oléron, comme nous l'avons vu plus haut, ne fixaient aucun délai aux propriétaires pour réclamer leurs objets : ici après l'an et jour le temps de la réclamation est passé.

Les objets non revendiqués devaient, disent encore les rôles, être employés en œuvres pies ; ici on les partage par tiers entre le roy, l'amiral et le sauveur.

Aucune distinction entre les diverses sortes d'épaves.

Le 10 mars de la même année 1543, le Parlement, en vérifiant cette ordonnance, jugea à propos de réduire, dans l'article 12, à deux mois le délai d'an et jour accordé aux propriétaires pour réclamer « les marchandises péries et peschées à flot à la mer » ou retirées du fond de la mer.

En ce qui concernait les épaves trouvées sur le rivage ou près de la côte le délai d'an et jour était maintenu.

« Le Parlement ordonnait encore, contrairement à l'ordonnance, que, malgré la réclamation, le tiers des effets demeurerait acquis aux inventeurs. »

La Bretagne se montrant, paraît-il, toujours réfractaire à toute réglementation du droit de bris, une « lettre » sembla nécessaire en 1567. Charles IX y disait : « Scavoir faisons que pour pourveoir à la plainte qui faicte nous a esté par les Deputez des Estats de Bretagne ; pour le regard des bris et naufrages qui adviennent ordinairement en la côte de la mer et rivières près les ports et les havres de nostre dict pays, de l'advis de notre conseil, avons très expressément deffendu et defendons par ces présentes, à toutes personnes de prendre les navires marchands ou biens estant en iceulx, soubz couleur de bris et sauvetage, auquel cas de bris sera seulement baillé salaire à ceux qui auront aidé à sauver les biens et les marchandises. »

Ainsi s'affirmait de plus en plus l'intervention de l'autorité royale en matière de naufrages puisque le roi prétendait être seul à régler à ce sujet même en Bretagne.

7. — De l'ordonnance de 1543 à l'ordonnance de 1681.

L'ordonnance de 1543 fut à nouveau confirmée par une déclaration du 12 février 1576.

Vers la même époque, de 1556 à 1680, paraissait un recueil d'usages, *le Guidon de la mer*, qui faisait loi à Rouen et dans le Nord. Ce n'est qu'incidemment, à propos du jet, qu'il parle des épaves et dit que tout objet trouvé doit être rendu moyennant juste rétribution,

car chose jetée n'est pas chose abandonnée. Il reconnaît que dans les pays comme la Bretagne où l'on distribue des brefs c'est s'exposer à répondre en leurs corps et biens des dommages qui surviendront.

Dans l'ordonnance de mars 1584 nous trouvons un autre monument important de l'histoire qui nous occupe. Elle maintient le délai de deux mois fixé, pour la réclamation, par le Parlement en mars 1543, modifiant ainsi, dans son article 21, l'article 12 de l'ordonnance de février 1543 (1).

Quant à la compétence en matière de bris, elle la confère à l'amiral : « Si, pour raison de naufrages et bris, marchandises et biens jetés à terre et en gravage de la mer, tirés, sauvés, ou eschoués le long de la coste de la mer, y a procès et différends, la connaissance et juridiction en appartiendra au dit amiral, ou ses lieutenants, privativement à tous autres » (art. 22).

Malgré tous leurs efforts, les rois ne parvenaient pas à déraciner l'ancien droit de bris. Les seigneurs luttèrent avec acharnement pour la conservation de ce privilège : et en fait la plupart d'entre eux l'avaient conservé. C'est ainsi qu'en 1627, nous voyons une discussion s'élever entre le cardinal de Richelieu, au nom de l'amirauté, et le duc d'Epéron alors gouverneur de Guyenne, au sujet d'épaves provenant d'une caraque portugaise naufragée à l'entrée de la Gironde et dont le

(1) L'article 20 de l'ordonnance de 1584 est la reproduction de l'article 11 de l'ordonnance de février 1543.

duc d'Epéron s'était emparé. Ce fut un maître des requêtes du nom de Fortia que Richelieu envoya d'abord pour en obtenir la remise. Mais, nous dit Le Vassor (1), le duc d'Epéron montra au délégué du ministre, des titres de droit de naufrage et Fortia n'osa point procéder. Il fut rappelé et remplacé par Abel Servien, l'un des quarante fondateurs de l'Académie française, qui sut si bien gagner l'estime du duc d'Epéron qu'il parvint à obtenir que le duc lui remît une ou deux cassettes de petits diamants et quelques marchandises de prix médiocre. Servien se contenta de cette déférence et tout fut terminé (2).

Déjà précédemment Anne de Montmorency, connétable de France, avait fait aux ambassadeurs de l'empereur qui réclamaient auprès d'Henri II deux navires échoués sur les côtes de France une réponse célèbre qui mérite d'être citée : il prétendit qu'il était d'usage chez toutes nations que tout ce qui était jeté par la mer à la côte appartenait de plein droit au souverain (3).

Cette réponse, ajoute Bodin, prévalut si bien qu'André Doria ne crut pas devoir réclamer des vaisseaux qui avaient ensuite fait naufrage sur les côtes de France.

Cet usage menaçant de se continuer malgré les inter-

(1) Michel Le Vassor, *Hist. de Louis XIII*. Amsterdam, 1700-1711, t. 5 bis, p. 611.

(2) Kerviler, *Le Maine à l'Académie française*. Abel Servien négociateur des traités de Westphalie, l'un des quarante fondateurs de l'Académie française. Le Mans, 1878, p. 13.

(3) Bodin, *de repub.*, lib. 1, cap. ult. cité par Valin, liv. 4, tit. 9. Préface.

diction, Louis XIII, en 1629, après l'avoir constaté dans l'article 447 de son ordonnance, réglementa à nouveau le cas de naufrage et fixa à un an et un jour le droit de réclamation, conformément à l'ordonnance de février 1543 mais contrairement à l'arrêt du Parlement de mars 1543 et à l'ordonnance de 1584.

« Après avoir considéré les divers abus qui se commettent en l'exécution de nos dites ordonnances, sur le sujet du droit de bris et combien il est rude, que ceux dont les vaisseaux périssent en mer soient privés de ce qui se peut recouvrer de leur naufrage ; nous ordonnons que doresnavant les maîtres des navires, bateaux ou chaloupes ou autres qui trouveront quelques biens ou marchandises flottantes, soit en pleine mer ou à la côte, ou arrêtées ès rives et grèves d'icelles soient tenus en faire leur rapport audit juge de la marine, à l'instant qu'ils auront rencontré lesdits biens et marchandises, et en faire un sommaire inventaire avec défense audit juge de ne vendre que ce qui ne se pourra conserver, dont toutefois ils retiendront marques et échantillons pour la reconnaissance ».

Si les objets ne sont réclamés dans les trois mois le reste sera vendu par autorité de justice, le produit de la vente sera remis entre les mains d'un notable bourgeois, pour être rendu dans un an à ceux auxquels se trouveront appartenir lesdites marchandises. Les droits de sauvement seront taxés en toute équité par les officiers de la marine, en présence des marchands ou de leurs commis.

Défense est faite aux gouverneurs des villes de s'entremettre dudit droit de bris sous peine d'en répondre et d'être condamnés aux dommages-intérêts ; défense aussi de s'intituler amiral ; défense aux seigneurs hauts justiciers à peine de 500 livres d'amende, de tous dépens, dommages et intérêts des parties, d'entreprendre sur la juridiction des causes civiles et criminelles qui procéderont de la mer (art. 450) ; défense enfin aux seigneurs côtiers de connaître des bris et naufrages ou de ce qui sera jeté par la mer ès grèves d'icelle.

Ceci terminait complètement la préparation de l'ordonnance de 1681. Une lettre de Colbert à d'Herbigny, datée du 1^{er} janvier 1671, qui en est le préliminaire, traitant de la réformation des abus introduits dans l'amirauté (1), prépara une juridiction compétente des affaires de mer : « Le roi a résolu de faire avec le même soin l'état de tous les ports et de toutes les costes, afin de composer un corps d'ordonnance pour y établir la jurisprudence de telle sorte que les marchands et navigateurs puissent avoir justice ». En outre, le dit commissaire (qui n'est autre que d'Herbigny) « s'informera dans la province si aucuns seigneurs particuliers des terres qui aboutissent à la mer jouissent dans leurs terres d'aucun droit d'amirauté, de bris ou aultres, s'ils ont présenté leurs titres conformément aux arrêts qui l'ont

(1) Instruction pour M. d'Herbigny sur la réformation des abus introduits dans l'amirauté, tirée des *Lettres, instruct. et mémoires* de Colbert, publiés par P. Clément, t. 3, 1, let. 212.

ci-devant ordonné, et s'ils n'y ont pas satisfait, il leur fera défense, conformément à ces mêmes arrêts, de s'approprier les dits droits. Comme il arrive souvent des bris et naufrages de vaisseaux français et étrangers sur les côtes du royaume, qui sont presque toujours pillés par les habitants des paroisses voisines de la mer, en quoi ils sont souvent protégés et favorisés par les principaux habitants des villes, mesme par les suzerains et autres principaux officiers des places fortes, Sa Majesté veut que le dit sieur commissaire reçoive les plaintes qui lui sont faites sur ce sujet, même que sur les avis qui lui seront donnés, il en fasse le procès aux coupables, suivant la rigueur des ordonnances ».

Ce beau projet fut mis en pratique dix ans après, en 1681. Nous aurons l'occasion d'en parler longuement.

1. — *De l'amiral.*

Avant d'entamer l'histoire du droit de bris à l'étranger au moyen âge, étudions quelques questions qui nous semblent intéressantes.

D'abord, qu'est-ce que cet amiral que nous voyons paraître dans l'histoire du droit de bris en 1545.

Le mot *amiral* vient du mot arabe *amir*, commandant (1). La terminaison *al* est très difficile à expliquer. On a prétendu qu'elle venait de *al bahr*, *emir al bahr*,

(1) Devic, Sup. de Littré. Dict. étym., v^o *Amiral*.

commandant de la mer, mais M. Devic repousse cette explication, sans toutefois en donner d'autre. Les arabes et les Echelles de la Méditerranée furent les premiers à désigner de ce nom les chefs de leur flotte (1).

L'origine des amirautés de France remonte au temps de Charlemagne c'est-à-dire au IX^e siècle (2) : cet empereur créa quatre gardes principaux : un pour la France dont l'amirauté s'étendait de Calais au mont Saint-Michel, un deuxième pour la Bretagne, du mont Saint-Michel au bec de Raz, un troisième pour la Guyenne, du bec de Raz à Bayonne, et un autre de Septimanie, Provence ou Levant, de Perpignan à la rivière de Gênes. Au-dessus de ces gardes se trouva plus tard l'amiral de France.

Si nous en croyons le P. Fournier la charge d'amiral date de loin. Ce serait un certain Pierre Lemègue qui sous Charles le Bel, en 1327, aurait été le premier titulaire de l'emploi (3).

Henri de Montmorency s'en démit à Nantes en 1626. La charge fut supprimée en 1627. A la même époque la charge de connétable disparaissait par la mort de Lesdiguières.

(1) Fonssagrives, *op. cit.*, p. 346, note 4. Devic. Sup. de Littré, Dict. étym., v^o *Amiral*.

(2) Ces détails sont empruntés à l'ouvrage de M. Rosensweig, *Office de l'amiral en France*, Vannes, 1855.

(3) Suivant d'autres, la création du titre d'amiral serait due à saint Louis qui, au retour de l'expédition de Tunis, aurait nommé Florent de Varennes amiral de la flotte. *Gr. Encyclopédie ; Amiral*.

A la mort du duc de Beaufort sous Louis XIV, celui-ci rétablit l'amiralat en faveur du comte de Vermandois.

Sous la Révolution cette dignité fut suspendue, Napoléon la rétablit en faveur de Murat et sous la Restauration le duc d'Angoulême fut le dernier grand-amiral de France. Depuis Napoléon cette charge était purement honorifique.

L'amiral de France jouit de tout temps de nombreux privilèges. Au XVI^e siècle il parvint à y faire rentrer le droit de remettre des brefs de sauveté aux étrangers. A l'époque qui nous occupe, c'est-à-dire au commencement du XVII^e siècle, il possédait le dixième des prises et des rançons, les droits d'ancrages, tonnes, balises, etc., et enfin le tiers des épaves tirées de la mer ou rejetées sur le rivage.

Le tiers des objets naufragés appartenait donc à l'amiral, lorsque, dans le délai fixé, le propriétaire ne les avait pas réclamés.

En 1584, Henri IV, dans une lettre à Charles de Montmorency, lui transmet le droit que l'ordonnance de la même année conférait au roi. Cette propriété des 2/3 ou du tout, suivant les cas, accordée à l'amiral, fit réclamer bien fort les seigneurs qui en jouissaient auparavant au nom du roi. Cet abandon était fait pour subvenir aux frais nécessaires à la poursuite des pirates et déprédateurs qui infestaient la mer.

2. — *Du délai d'an et jour.*

Le délai au bout duquel les bris appartenaient au roi et à l'amiral fut d'abord fixé par l'ordonnance de 1543 à un an et un jour, réduit à deux mois par le Parlement, puis par l'ordonnance de 1584, et enfin rétabli par l'édit de 1629.

Cette prescription d'an et jour était très répandue au moyen âge.

Les Francs Saliens admettaient que la possession annuelle suffisait pour conduire à la propriété (1).

A Rome il y avait deux prescriptions : 1^o l'*usucapio* d'un an à deux ans, 2^o la *praescriptio* qui variait, suivant les cas, entre 10, 20, 30 ou 40 ans.

Au moment de la rencontre entre les prescriptions romaine et germanique, la première plus équitable prévalut. Le délai germanique fut abrogé formellement en 819 par Louis le Débonnaire (2).

Mais, dit M. Viollet, des décrets royaux ne tuent pas une institution vivante. Aussi voyons-nous, dans les coutumes, le droit de retrait se préciser par an et jour, le domicile s'acquérir par une année de résidence (Paris, Bruxelles), enfin en Bretagne fleurir l'appropriance par bannie.

(1) Viollet, *Précis d'hist. du dr. français*, p. 484, Paris, Larose et Forcel, 1886.

(2) Viollet, *op. cit.*, p. 486. Loi salique, chap. 45.

Pour les meubles, la revendication est rarement admise, sauf en cas de perte ou de vol, où le délai romain de trois ans a trouvé place dans le Code civil.

Il n'est pas étonnant qu'on ait limité ainsi le droit de réclamation des épaves. Il serait difficile, si un espace assez long s'était écoulé, d'établir suffisamment son droit de propriété. C'est ce qu'une constitution de Valentinien, Valens et Gratien (1) semblait déjà prévoir. Des lettres patentes de Charles V en 1364 avaient établi le délai d'un an. Les jugements d'Oléron, art. 30, l'ancienne coutume de Normandie, titre du Varech, confirmés par les articles 599 et suivants de la nouvelle coutume, l'avaient également inséré. Il existait enfin chez les Suédois (2), chez les Anglais et chez les Flamands (3).

3. — *Caractère régalien du droit de bris.*

Les rois que nous avons vus lutter pour s'emparer à leur profit du droit de bris, sous le fallacieux prétexte d'en réprimer les abus, avaient-ils donc le droit de s'emparer des objets naufragés au détriment des inventeurs ou des seigneurs du lieu. Le droit de bris, en un mot, était-il un droit régalien pour que le prince en pût ainsi disposer à son profit et au profit de son amiral ?

(1) Code, livre 2, tit. 6, loi 2.

(2) Loccénus, *De jur. mar.*, lib. 4, c. 7, n. 10, fol. 77.

(3) Traité conclu le 14 février 1495, entre Henri V d'Angleterre et Philippe, archiduc d'Autriche.

Si nous en croyons Hévin (1), il y aurait deux sortes de droits régaliens, les uns « véritables et proprement dits, parce qu'ils sont inaliénables, incessibles et inséparables de la souveraineté, au nombre desquels personne ne s'est encore avisé de dire que le droit de bris doive être compté, et d'autres droits, improprement dits royaux qui peuvent être cédés, transportés et concédés par le souverain, sans préjudice de sa souveraineté » et c'est dans cette catégorie qu'on place le droit de bris lorsqu'on le prétend régalien.

Hévin ajoute, pour soutenir que « la vérité est qu'il n'est pas du tout un droit royal », qu'autrefois il était compris dans toutes les investitures, qu'en Normandie il est très répandu chez tous les seigneurs côtiers, qu'enfin les ducs de Bretagne, souverains dans leurs États, n'eurent le droit de bris de la vicomté de Léon qu'après l'avoir obtenu du vicomte lui-même.

Nous ne sommes pas en tous points de l'avis d'Hévin. Il plaide ici pour les besoins de sa cause. Le marquis de Plancy, comte de Rieux, son client, s'était vu refuser, au nom du domaine, le droit de bris par M^e Bougis, procureur du roi. Le droit de bris est plutôt honorifique, mais le marquis tenait à ses privilèges. Or, si comme le dit Hévin ce droit fait partie de la seconde catégorie des droits royaux, il n'en est pas moins un droit royal. D'ailleurs nous trouvons dans l'auteur lui-même réponse

(1) Hévin, *Quest. féod.*, p. 326.

à ses arguments. Puisque le droit de bris est compris dans toutes les investitures c'est qu'il doit émaner de la souveraineté. Si les seigneurs normands jouissaient tous de ce droit c'est qu'on leur en avait fait concession en bonne et due forme, concession d'autant plus régulière que, dans son ordonnance de 1681, Louis XIV leur maintenait ce droit qu'il retirait à tous les autres n'ayant pas titre en bonne et due forme émanant du roi. Quant au droit de bris du vicomte de Léon, nous connaissons par l'histoire de Bretagne les luttes entre les ducs et ce vicomte auquel ils voulaient l'enlever, sous prétexte que c'était un attribut de la souveraineté, et qu'ils eussent fini par reprendre par la force si une transaction n'était intervenue.

D'ailleurs, il y a unanimité entre les auteurs pour considérer le droit de bris comme un droit régalien.

Sans parler des tendances du fisc à s'en emparer en droit romain (1), de la supplique d'Eumédon ou du vers de Juvénal auquel Valin semble accorder de l'importance : *res fisci est quodcumque natat*, tous les auteurs du moyen âge sont du même avis.

Loccenius prétend que les objets naufragés non réclamés doivent revenir au fisc, en raison de la souveraineté (2) ; qu'en Prusse, en Suède, dans les Pays-Bas, enfin dans tous les pays du nord, le droit de bris est considéré comme un droit régalien, et ce, plutôt comme un

(1) Code, liv. 41, t. 6, l. 1.

(2) *De jure maritimo*, lib. 1, cap. 7, n. 10.

dédommagement aux frais que leur occasionnent les précautions à prendre pour la sûreté de la navigation que comme un gain.

Selden, le célèbre auteur anglais, en parle comme attribut de la souveraineté en plusieurs endroits de son traité *Mare clausum seu de dominio maris*.

Regnier Sixtin au *Traité des droits royaux* (1), Puffendorff au *Traité du droit de la nature et des gens* sont du même avis (2).

Considérons ensuite les ordonnances des rois qui le réglementent, l'enlèvent, le maintiennent ou le concèdent comme d'un droit à eux propre et dont ils peuvent seuls disposer.

Expliquons maintenant pourquoi chaque seigneur était parvenu à se rendre maître des droits inhérents à la puissance souveraine et comment il les appliquait.

La féodalité ne se créa que par des usurpations. Au passage de la seconde à la troisième race de nos rois, les seigneurs se basant sur la faiblesse de l'autorité supérieure commencèrent par faire rendre les fiefs héréditaires. En même temps (3), ils s'approprièrent non seulement le droit de justice mais d'autres droits régaliens, battre monnaie, légitimer, etc. C'étaient autant de souverains d'autant de petits États. La vassalité basée sur un be-

(1) Liv. 2, ch. 2.

(2) Citons encore, d'après Valin, Chopin, *de dominio*, lib. 1, cap. 15 ; La Popelinière, *Traité de l'amiral*, ch. 14, p. 71 ; Carondas, *Code Henri*, lib. 20, tit. 7, art. 28, fol. 609.

(3) Valin, liv. 4, tit. 9, art. 26.

soin de protection créa une sorte de fédération hiérarchique où le duc était maître et roi. Les ducs d'abord, les rois ensuite parvinrent à rétablir l'unité nationale et c'est seulement, quand il y eut une autorité établie et résistante, que les droits régaliens redevinrent l'attribut du roi seul.

Pour ce qui concerne le droit d'épave, ou plutôt le droit de bris, car au moyen âge le mot épave désignait surtout les objets égarés en terre ferme, c'était dans tous les pays l'attribut du seigneur justicier, si ce n'était du roi (1). Celui qui trouvait une épave était obligé d'en faire la déclaration au seigneur haut justicier dans les 24 heures, que ce fût épave de terre ou de mer.

Après la déclaration de celui qui a trouvé l'épave, le seigneur doit la faire publier par trois dimanches consécutifs afin que le propriétaire puisse la réclamer. D'abord faite au prône, cette publication en 1695 dut se faire par ministère d'huissier à la porte de l'église paroissiale.

La force du seigneur était d'être en même temps juge et partie (2). Aussi est-ce contre cette iniquité que

(1) Merlin, *Rép.*, p. 51, Épaves ; Denisart, t. II, p. 321 : « Les épaves appartiennent aux seigneurs hauts justiciers à l'exclusion des bas et moyens. Arrêt rendu le 2 janvier 1580 ; Pothier : « C'est un droit qui a été attaché au seigneur haut justicier pour le récompenser des frais qu'il fait pour rendre la justice. »

(2) Valin, l. 4, tit. 9, art. 26, dit que les juges ordinaires des seigneurs connaissant des naufrages arrivés dans leur district, il était d'autant naturel qu'ils suivissent leur penchant ordinaire à favoriser leurs seigneurs, qu'en cette partie ils y trouvaient leur compte.

les rois luttèrent tout d'abord. Les édits des 12 février 1576, 2 août 1582 confirmés par l'ordonnance de 1584, rendirent les juges de l'amirauté seuls compétents en cette matière (1).

Mais si nous en croyons Valin la lutte fut dure, très dure, surtout en Bretagne où l'amirauté ne fut établie qu'en 1691. Le service des côtes n'étant pas organisé ou étant trop faible, la justice de l'amiral n'étant pas suffisamment établie, les contraventions aux ordonnances durent être nombreuses avant 1681. L'ordonnance de la marine régularisa tout, sauf, comme nous venons de le dire, pour la Bretagne, qui avant 1691 fut réfractaire. L'amiral, d'ailleurs, n'était amiral de Bretagne que comme gouverneur de cette province. L'ordonnance de 1684, qui fut pour la Bretagne ce que fut celle de 1681 pour le reste du royaume, retira aux juges seigneuriaux la connaissance des affaires de bris (art. 13). L'édit de 1691 organisa les juges d'amirauté avec attribution spéciale de juridiction pour ces mêmes causes et matières maritimes, à l'exclusion de tous autres juges ordinaires et royaux (2).

(1) Le système féodal attribuant les droits de justice et de police aux seigneurs, dit Pardessus (*Rôles d'Oléron*, t. 1), l'obligation de procéder aux sauvetages leur était naturellement imposée. Tels furent sans doute les principes français, lorsque les rois furent assez éclairés sur leurs intérêts pour abolir la coutume barbare de dépouiller les naufragés. Cependant comme le droit de s'approprier les objets, non réclamés dans le délai légal, était réservé au roi, et par sa concession à l'amiral de France, il parut dans la suite plus convenable et plus juste que les officiers de l'amirauté procédassent au sauvetage.

(2) Valin, l. 4, tit. 9, art. 26.

Le roi se montrait excessivement sévère pour la vérification des titres concernant le droit de bris. Ayant refusé par l'ordonnance de 1681 à tous seigneurs l'exercice de ce droit à moins de concession expresse il ne le reconnut qu'à fort peu de privilégiés (1). Exception fut faite pour les Normands. L'article 37 de l'ordonnance de 1681 s'exprimait en effet ainsi : « N'entendons par la présente ordonnance faire préjudice au droit de varech attribué par la coutume de Normandie aux seigneurs voisins de la mer en satisfaisant par eux aux charges y portées ». Ces charges y portées sont : de recevoir le varech (2) des mains des officiers du roi, sans pouvoir s'en emparer de sa propre autorité, le conserver sans l'empirer, vendre les objets périssables en en conservant échantillon, enfin rendre le varech à ceux qui le réclameront dans l'an et jour (art. 597, 599, 600).

Les objets compris dans le mot varech sont ceux que

(1) Lire dans Valin, l. 4, tit. 9, au commentaire de l'article 26, la lutte entre le comte de Toulouse, grand-amiral, et la duchesse de Lesdiguières, duchesse de Retz ; et le maintien du privilège au baron de Chatelaillon, avec réforme au point de vue de la juridiction.

(2) « Varech se dit du mot de varais qui signifie en langue anglaise suc marin dont les riverains de la mer se servent pour engraisser leur terre. Au delà on a pris occasion d'appeler varech ce qui vient sur le bord de la mer par fortune ou tourmente. » *Esprit de la coutume de Normandie*, p. 185. L'expression varech comprend les objets jetés à la mer, flottant sur l'eau, laissés ou abandonnés, trouvés soit en mer soit sur les rivages de la mer soit dans toutes eaux à marée. *Code maritime britannique, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1895*.

la mer rejette sur le rivage ou si près « qu'un homme à cheval puisse y toucher avec sa lance » ; les objets trouvés en pleine mer reviennent donc au roi et à l'amiral.

Quant au droit, il appartient à tout seigneur normand ayant un fief voisin de la mer, qu'il soit noble ou roturier, qu'il ait la haute justice ou non (1).

Toute sorte de varech n'appartient pas au seigneur, l'or et l'argent qui excèdent 20 livres, les poissons à lard, l'ivoire, le corail, etc. (2).

L'ordonnance de 1681 dans sa concession, ou plutôt dans son maintien du droit de varech aux seigneurs normands, les invitait à délimiter les rivages devant leurs fiefs, et en crainte d'entente frauduleuse avec les pilotes locmans pour la perte des navires prononçait contre eux la peine de mort (3).

Le roi était donc le maître absolu du droit de bris, il le retenait, le concédait, le réglementait et ce, à juste titre puisque suivant Valin (4) « le domaine de la mer servant de bornes aux côtes d'un État, domaine qui, dans les premiers principes du droit, appartenait à la communauté, est dévolu essentiellement au souverain comme réunissant dans sa personne tous les droits et les intérêts de la communauté, à raison de la puissance publique qui réside en lui seul. A ce titre le domaine de la

(1) Bérault, p. 927 et Pesnelle, p. 612 ; Valin, l. 4, tit. 9, art. 38.

(2) *Esprit de la cout. de Normandie*, p. 185, 186.

(3) Voir Ordonn. de 1681, art. 37 à 45.

(4) L. 4, tit. 9, art. 26.

mer lui appartient donc, au nom et comme chef de la nation, à l'exclusion de tous seigneurs particuliers qui ne sont que des membres de la nation. Or, si le domaine de la mer lui appartient, le rivage qu'elle baigne lui appartient aussi ; et par une autre conséquence également nécessaire, tout ce qui est trouvé sur les flots ou qui est tiré du fond de la mer, et tout ce qu'elle jette à la côte lui appartient tout de même, à défaut de réclamation de la part des propriétaires de ces choses ».

Ce sont, à quelque chose près, ces mêmes raisons qui ont inspiré l'article 539 : « Tous les biens vacants et sans maître et ceux des personnes qui décèdent sans héritiers, ou dont les successions sont abandonnées, appartiennent au domaine public », et l'article 713 : « Les biens qui n'ont pas de maître appartiennent à l'État ».

Les mêmes principes existent dans toutes les législations modernes (1).

(1) Belgique, 309, c. c. ; Grande Bretagne, 1175, c. c. ; Hollande, 376, c. c. ; Espagne, loi du 9 mars 1835.

DU DROIT DE BRIS A L'ÉTRANGER.

α. — Pays méridionaux.

L'évolution du droit de bris fut la même à l'étranger qu'en France.

Il y a pourtant une différence entre le midi et le nord. Le midi toujours sous l'influence du droit romain ne connut le droit de bris que par le régime féodal, et l'appliqua avec moins d'exagération que le nord. Les mœurs des méridionaux étaient plus douces que celles des septentrionaux. En France même, la nuance existait. Nous avons vu qu'en Aquitaine le propriétaire avait droit au $\frac{1}{3}$, le sauveteur au $\frac{1}{3}$ et le seigneur du lieu au troisième tiers : cela d'après Cleirac. Ce qu'il y a de plus certain c'est une constitution d'Henri III, roi d'Angleterre et duc de Guyenne, constitution datée de 1226, qui permettait aux propriétaires de réclamer leurs objets dans les trois mois.

En Provence et en Languedoc les seigneurs protégeaient le commerce et la navigation. On cite l'accord en 1140 entre l'évêque de Maguelonne Raymond I^{er} et Guilhem VI, sire de Montpellier, pour permettre aux navires l'entrée réciproque dans les deux ports (1). Déjà

(1) Germain, *Histoire du commerce de Montpellier*, Montpellier, 1861, t. 1, p. 6.

Bernard IV, comte de Melgueil, avait renoncé au droit de naufrage, renonciation renouvelée, moyennant finance, par sa fille, Beatrix, en 1149 (1).

Les Génois ayant aidé Guilhem VI, seigneur de Montpellier, à rentrer dans ses États, il renonça en 1143, en leur faveur, au droit de naufrage. « Si les navires génois font naufrage, Guilhem de Montpellier s'engage, ainsi que tous ceux soumis à son autorité, à ne rien enlever de ces navires, mais au contraire à tâcher de les remettre à flot » (2).

Arles dans ses statuts, qui datent de 1150 (3), s'exprimait ainsi : « Les pêcheurs qui feront séjour aux Gras (Bouches-du-Rhône) seront tenus de jurer une fois l'an de donner aide et secours aux bateaux et navires qui en sortiraient ou y entreraient : en cas de danger et advenant naufrage, de les sauver et ce qui sera dans iceux et pour leur peine et travail auront douze deniers. »

Les étrangers n'auraient que *duas solidas tantum*. Cette distinction entre nationaux et étrangers pour salaires de sauvetage, dit M. Pardessus, n'existe dans aucun statut antérieur.

Marseille, elle, semble ne pas admettre la spoliation des naufragés dans les territoires soumis à sa juridiction. Le comte d'Empurias renonça en sa faveur en 1219 au droit de naufrage moyennant quelques avantages (4).

(1) Fonssagrives, *op. cit.*, p. 338.

(2) Germain, *op. cit.*, t. 1, p. 6.

(3) Pardessus, 4, 251.

(4) Papon, *Hist. de Provence*, t. 2, pr., n. 41.

« Si l'usage de confisquer les biens des naufragés, dit M. Pardessus (1), eût été en vigueur à Marseille, la remise eût été réciproque, et dans le fait on n'en trouve point de traces dans les statuts de cette ville ».

1. — *Espagne.*

En Espagne qui, comme le sud-ouest de la France, fut régie par la loi des Wisigoths, dont nous avons déjà parlé, le droit d'épave eut aussi son histoire.

Il faut croire qu'on y respectait fort peu les dispositions du Bréviaire d'Alaric puisqu'en 1068 Raymond Bérenger tendait à abolir la confiscation des objets naufragés dans le chapitre *Quoniam periniquum* des *Usatici*. Cette disposition fut même peu exécutée car Jacques I^{er} en 1243 et Alphonse III en 1286 furent obligés d'en renouveler les dispositions (2).

Les Barcelonais reçurent en 1290 et 1320, des empereurs d'Orient, des diplômes leur permettant de naviguer sans crainte dans la Méditerranée (3) et Charles V, en 1364, les exemptait du droit de naufrage par des lettres patentes, confirmées en 1391, 1397 et 1405 par Charles VI et dans la suite par Charles VII, Louis XI et Charles VIII (4).

(1) Pardessus, 2, Introduction.

(2) *Privil. regni Valentiae*, fol. 7, col. 1 et 2 ; Capmany, *Memorias* etc., t. 2, p. 33.

(3) Hautefeuille, *Dr. mar. internat.*, p. 99.

(4) Valin, l. 4, t. 9. Com. art. 24.

Citons un extrait d'un privilège de 1243 (1), où il est dit qu'aucune chose naufragée ne doit être saisie : *Et si occupatam fuerit restituatur liberè dominis* : ceci dans les limites du royaume ou de la cité de Valence ; et enfin la rubrique XVII de la coutume de cette même ville, de 1250 (2) :

« Nous, ni personne ne prendrons aucune chose pour droit ou occasion de naufrage, à qui que ce soit, étrangers ou nationaux... et si quelques objets de ce genre sont pris par nous ou par d'autres, la restitution en sera faite à ceux à qui ils appartenaient. »

Dans l'ordonnance de 1503 de Philippe II, roi d'Espagne, nous lisons que quiconque soustraira, quoi que ce soit des marchandises naufragées, sera condamné, si c'est le patron ou un matelot, au supplice du feu, si c'est quelque autre personne, le coupable sera pendu, sans préjudice de la restitution des objets enlevés : ce qui n'empêcha pas les Espagnols de conserver contre tous autres que les leurs, le droit de bris au delà de l'Equateur.

En Portugal, le Code Emmanuel de 1498 (3) défend de s'emparer des épaves de mer, il ordonne de les rendre, moyennant rétribution, pour les peines et remboursement des dépenses faites. Après 6 mois, si elles ne sont point réclamées, elles doivent être remises entre les

(1) Pardessus, 5, p. 333, *Lois de Catalogne et d'Aragon*.

(2) Pardessus, 5, p. 333.

(3) Liv. 2, tit. 22.

main du rédempteur des captifs. C'est la mise en pratique de l'idée des rôles d'Oléron d'employer en œuvres pieuses le produit des naufrages.

Les propriétaires pourront à quelque époque que ce soit les réclamer au dit rédempteur. Toujours la même analogie avec les rôles d'Oléron qui ne fixent point de délai à la réclamation.

Toute personne qui enfreindra cette loi paiera le triple de la valeur des objets, sans préjudice de la restitution.

Mais si les dits objets appartiennent à des infidèles ou à des ennemis, ils appartiendront de droit à celui qui les aura recueillis.

Cette disposition est implicitement contenue dans toutes les législations de cette époque.

2. — *Italie.*

Passons maintenant à l'Italie.

Venise, dont l'importance fut si grande au moyen âge et la puissance maritime si célèbre, défendait par un statut de 1232, connu sous le nom de *Promissio di malefici* (1), de s'emparer des biens des naufragés à quelque nation qu'ils appartenissent et punissait ceux qui les avaient recueillis, si, dans les trois jours, ils ne les rendaient pas aux propriétaires. Ce statut ne dut pas être rigoureusement appliqué puisqu'en 1268 la république

(1) Lünig, *Codex ital. diplom.*, t. 1, p. 1053.

faisait avec saint Louis un traité pour l'abolition respective du droit de naufrage dans les deux États (1) et un autre avec Barcelone, en 1434, pour lui accorder la même faveur (2).

Curzola, en 1214 (3), défend d'acheter un objet naufragé sous peine de le perdre en entier. Pesaro, en 1532 (4), dans ses : « Règlements sur les choses qui se trouvent en mer ou sur le rivage », oblige toute personne qui trouve un objet sur les flots ou la grève, à le déposer dans les trois jours entre les mains du trésorier ou du capitaine de port, sous peine d'une valeur double de ces objets et d'une amende de cent ducats.

L'inventeur qui fera ce dépôt en aura la moitié et le tiers de l'autre moitié appartiendra à la commune. On ne parle pas des deux autres tiers de la seconde moitié, il y a une lacune à ce sujet. Mais si celui à qui ces objets appartiennent se présente, ils lui seront rendus. Cet usage, ajoutent les statuts, est très anciennement suivi et pratiqué.

Les statuts du duché d'Urbin (5) constatent qu'il y a des réclamations au sujet des pilliers d'épave, et prient le lieutenant de publier les peines que prononcent les lois et statuts. Ils déclarent de plus que, sous les peines

(1) Leibnitz, *Codex juris gentium dipl.*, t. 1^{er}, p. 24.

(2) Capmany, *Memorias*, t. 2, p. 217.

(3) Pardessus, 5, p. 96. Curzola, *de navigiis frangendis*, cap. 217.

(4) Pardessus, 5, p. 114. Pesaro, l. 6.

(5) Pardessus, 5, p. 115, *Statuts du duché d'Urbin*.

corporelles et pécuniaires qu'il plaira à Son Excellence de prononcer, nul ne soit assez audacieux pour enlever, à qui que ce soit, aucune chose sans sa permission ou celle du capitaine de port, et que ceux qui auront trouvé quelques objets devront en donner connaissance : on en dressera en l'absence des propriétaires un inventaire et on en fera le dépôt pour que la justice statue.

On trouve des dispositions analogues dans les lois maritimes de Gênes, Pise, Venise et Rimini (1).

A Ancône (2), dans les États pontificaux, le droit de bris est plus accentué. « Si quelqu'un trouve et conduit au port d'Ancône des objets qui nagent sur la mer, la moitié sera partagée entre celui qui les aura tirés du fond de la mer et celui qui en aura fait la découverte, et les deux autres quarts appartiendront au propriétaire de la chose. Et, si l'objet a une marque, il sera restitué au propriétaire, sans aucune rétribution ».

Si quelqu'un trouve dans le port d'Ancône quelque objet qui surnage, il aura trois sous par livre et si quelque fraude est commise l'auteur de la fraude paiera le double.

Si l'objet est trouvé au fond de la mer, l'inventeur aura deux sous par livre (3), et si le propriétaire ne se fait pas connaître dans les 6 mois le restant de ladite chose sera appliqué au port d'Ancône.

(1) Gênes, Pardessus, 4, p. 519-524 ; Pise, Pardessus, 4, 582-583 ; Venise, Pardessus, 5, p. 49 ; Rimini, Pardessus, 5, 443.

(2) Pardessus, 5, 469.

(3) Il est probable qu'il y a erreur dans la fixation de cette rétribution qui, d'après le texte, est plus faible que la précédente.

Un des monuments de législation les plus curieux et les plus importants de l'Italie au moyen âge est sans contredit le règlement de Trani de 1063 (1). « Les sages consuls de la mer proposent, disent et décident que si un homme trouve quelques objets qui flottent sur la mer, il pourra les enlever, à la charge de les consigner à la Cour avec un inventaire écrit dans les trois jours après qu'il les aura trouvés et recueillis, et de ces objets ainsi trouvés il aura la moitié si les propriétaires se représentent.

Et ces objets doivent rester entre les mains de la Cour pendant 30 jours de suite ; et si à l'expiration de ce délai le propriétaire ne s'est pas présenté, ni aucune personne dûment autorisée par lui, les objets resteront à celui qui les aura trouvés. »

Si quelqu'un trouve des objets sous l'eau, il en aura les deux tiers et le propriétaire l'autre tiers.

Si ces objets ont des marques, défense de se les approprier sous peine du triple de la valeur estimative de ces objets. La distinction entre les objets nageant sur l'eau et ceux tirés du fond de la mer est faite également dans la compilation rhodienne (2), elle n'existait pas en droit romain.

« Les règles sur les choses trouvées en mer, dit Pardessus — en note de sa traduction des statuts de Trani — ont beaucoup varié au moyen âge, même dans les

(1) Pardessus, 5, p. 237, *Trani*.

(2) 3^e partie, chap. 47.

pays où les prétentions des seigneurs féodaux ne les compliquaient pas. Le statut de Trani présente les principes du droit romain dans toute leur pureté. Si le propriétaire des objets trouvés se fait connaître et prouve son droit, ils lui sont restitués, ce qui est conforme au 1^{er} paragraphe du fr. 4 du tit. II du liv. 14 du Digeste, *de lege Rhodia de jactu*, mais une part en est attribuée à celui qui les a trouvés, conformément à ce texte, et au chap. 47 de la 3^e partie de la compilation rhodienne. S'il ne se présente point de propriétaire dans un délai que le droit romain n'avait pas fixé, il est vrai, mais que le statut de Trani réduit à 30 jours, celui qui les a trouvés en reste seul propriétaire, ce qui est conforme au fr. III du tit. 8 du liv. I^{er} du Digeste, *de divisione rerum et qualitate*. »

La législation des Deux-Siciles sur les épaves a aussi son histoire. Frédéric I^{er} en 1175, dit Canciani (1), ou 1177, dit Pertz (2), avait donné à Osimo une constitution dans laquelle il disait : *Si quis vero miserabili personæ fortuna naufragiorum aliquid abstulerit pænæ antiquæ legum subjaceat*.

En 1220, en date du 22 novembre (3), une première constitution de Frédéric II ordonnait de conserver et de rendre leurs biens aux naufragés, l'empereur cherchait par tous les moyens à faire revivre les principes du droit

(1) Canciani, t. 5, p. 47.

(2) Pertz, *Monumenta historica germaniæ*, t. 2, p. 162.

(3) Pertz, t. 2, p. 244.

romain ; aussi, dans sa constitution de 1231, condamnait-il à la peine du quadruple ceux qui auraient enlevé des choses naufragées.

Charles d'Anjou, en 1270, fut assez audacieux pour enlever, à ses sujets et à ses amis, des épaves qu'ils avaient recueillies. « Il alla même, dit Larousse (1), jusqu'à violer les conditions expresses d'un traité tout spécial conclu avec les Génois ; mais ce qu'il y eut de plus honteux dans sa conduite, ce fut le pillage des vaisseaux français qui revenaient de la malheureuse croisade de Tunis, entreprise à sa sollicitation et dans son intérêt particulier. La tempête les ayant brisés sur les côtes de la Sicile, il prit tout ce qu'il put arracher à la mer, sans pitié pour les malheureux qui avaient combattu avec lui et pour lui ».

Conradin, son compétiteur malheureux, avait, en 1248, renoncé au droit de bris en faveur de la république de Sienne.

Enfin en Sardaigne, une constitution de 1316 de Sassari (2), ordonnait le dépôt des objets naufragés trouvés entre les mains du podestat.

3. — *Empire d'Orient.*

L'empire d'Orient avait conservé les bonnes traditions romaines : nous trouvons en effet dans les *Basiliques* la reproduction des lois dont nous avons parlé dans le dé-

(1) *Dictionnaire de Larousse*, mot *Épave*.

(2) Chap. 49, part. 3. Pardessus, 5, p. 281, Sassari.

but de cette étude. On faisait droit aux réclamations des naufragés (1). L'indemnité de sauvetage existait et elle était proportionnelle aux dangers courus et à la valeur des objets (2). Il paraîtrait même (3) que, si le sauvetage s'opérait sans risques, le sauveteur n'avait droit qu'à un salaire et que, si le danger était grand, l'objet lui appartenait.

Dans la compilation appelée droit maritime des Rhodiens (4), la part due au sauveteur est réglée d'une façon plus catégorique. Si les effets sont tirés du fond de la mer on accorde le $\frac{1}{3}$ à celui qui les a retirés à la profondeur de 8 coudées, et la moitié à celui qui les a retirés à la profondeur de 15 (art. 47). Si les effets sont sauvés sur les flots, il n'a droit qu'au $\frac{1}{5}$ (art. 45).

Si les objets ne sont sauvés qu'à la distance d'une coudée du rivage, on ne lui accordera qu'un dixième (art. 47).

Lorsque les auteurs du moyen âge prétendent que le droit de naufrage date des temps les plus reculés, en se basant sur la législation maritime des Rhodiens, il y a certainement confusion dans leur esprit et c'est cette compilation rhodienne qu'ils ont en vue, car de l'ancienne législation rhodienne, appliquée au moment de la pros-

(1) *Basiliques*, liv. 53, cap. 19, 22, 25, 39, 42, citées par Pardessus, 1, p. 176.

(2) *Dr. marit. des Rhodiens*, part. 3, chap. 45 et 47.

(3) Pardessus, 1, p. 176.

(4) Nous n'avons pas à rechercher ici si elle fait partie ou non des *Basiliques*. Voir là-dessus, Pardessus, 1, p. 141.

périté d'Athènes, il ne reste plus, avec quelques fragments conservés dans le Digeste, que la *lex Rhodia de jactu* que nous avons, plusieurs fois, eu l'occasion de citer.

C'est également la même confusion qui fait parler du droit de bris, existant chez les Romains, par Nicétas Choniates commentant la disposition d'Andronic Comnène, que nous allons citer tout à l'heure. Ce n'est certes pas à l'ancien droit romain qu'il fait allusion, mais bien aux us et coutumes des peuples qui depuis la chute de l'empire d'Occident habitaient l'Italie.

Ces usages avaient certainement dû se répandre en Orient et s'y développer, car Valin, après Pasquier, qui a traduit l'édit d'Andronic et l'a commenté, s'écrie : « Et le moyen de faire autrement puisque les sénateurs eux-mêmes, qui avaient leurs villas au bord de la mer, ne se soumettaient aux édits que par crainte et étaient assez lâches pour prendre part à la dépouille des malheureux naufragés ! »

Andronic Comnène, empereur d'Orient en 1183, s'apercevant des progrès que faisait la coutume de spolie les naufragés et voyant l'inutilité des efforts de ses prédécesseurs, se persuada qu'il n'y avait rien qui ne pût être réformé de mal en bien par un empereur (1) et promulgua un édit portant, dit Pasquier, « expresses inhibitions et défenses d'user de là en avant de pareilles pilleries sur les vaisseaux submergés, à peine d'être

(1) Pasquier, cité par Valin, *Ordonnances de la marine*, 4.9, préface.

pendu et étranglé au plus haut mât et s'il n'y en avait point au plus haut d'un arbre, qui serait pris en la plus prochaine forêt, et mis sur l'orée de la mer afin que par ce spectacle chacun se tint assuré de quelle façon il devait se comporter en tel cas, et au surplus que ceux qui auraient des maisons plus proches et voisines de la mer seraient responsables des délits, ors qu'ils n'y eussent consenti, sauf leur recours contre les délinquants ».

Cet édit produisit quelque effet pendant le règne d'Andronic, mais après lui le mal revint et ne fit qu'empirer (1). C'est d'ailleurs la dernière disposition sur ce sujet avant la chute de l'empire d'Orient en 1453.

4. — *Royaume de Jérusalem.*

Lorsque les Occidentaux envahirent l'Orient au moment des croisades, et fondèrent, en Palestine, le royaume de Jérusalem, il fallut songer à fixer pour tous ces peuples, de coutumes différentes, une coutume unique : malgré toutes les vicissitudes qu'ils eurent à subir, ils parvinrent toutefois à créer deux assises, l'assise des barons et l'assise des bourgeois qui sont des monuments importants des législations de cette époque.

C'est dans l'assise des bourgeois que nous trouvons les dispositions ayant trait au sujet qui nous occupe. Au chapitre 46 sont consignées les décisions relatives

(1) Témoins les diplômes accordés aux XIII^e et XIV^e siècles où les souverains affranchissaient certaines nations du droit de naufrage.

aux choses jetées en mer qu'une personne trouve sur l'eau ou sur le rivage, et à ce qui est dû à celui qui les recueille sur les flots ou les tire du fond de la mer :

Lorsque, dans le but d'échapper au danger, les navigateurs auront jeté des effets par dessus le bord, celui qui les recueillera nageant sur l'eau, aura droit à la moitié et les propriétaires à l'autre moitié.

Disposition bizarre : si les choses sont au fond de la mer, l'inventeur ne doit en avoir que le tiers « parce que la chose qui est au fond de la mer attend son propriétaire » et si ce propriétaire n'est pas présent, sa part revient au seigneur du lieu.

En cas de bris d'un navire, les effets sauvés sont rendus au propriétaire ; mais le seigneur du lieu a droit au timon et à l'artimon « car le roi Amaury, de bonne mémoire, a donné ces franchises pour tout le royaume de Jérusalem ».

On reconnaît l'influence des législations du nord sur ces dispositions, que nous n'avons nulle part, dans le midi, rencontrées si nettes et si catégoriques.

Les musulmans, qui jouèrent un rôle si important au moyen âge, eurent, en dehors des guerres, des relations commerciales assez suivies avec les peuples chrétiens du littoral méditerranéen. Si nous en croyons Hautefeuille (1), les musulmans étaient libéraux en matière maritime internationale.

(1) Hautefeuille, *Hist. du dr. mar. int.* Paris, Guillaumin, 1869, p. 403.

On cite en 1264 un traité entre la république de Pise et l'émir Elmoummenin Buabi, roi de Tunis (1). D'autres traités accordant l'abolition réciproque du droit de confiscation furent signés en 1265, 1282, 1283, 1285 et 1290 (2).

β. — **Pays septentrionaux.**

Dans le Nord, le droit de bris fut plus rigoureusement exercé que dans le Midi. Nous avons déjà suivi son développement et sa suppression en France : dans les pays septentrionaux, il suivit une marche analogue. Nous allons d'abord l'étudier dans les États scandinaves, puis en Russie, en Prusse et dans les Pays-Bas et nous terminerons par l'Angleterre.

Les législations du Nord en général tendent, dans un but d'humanité, en se basant sur des considérations morales, à supprimer ou plutôt à atténuer chez elles le droit de bris.

1. — *Norvège.*

La situation géographique de la Norvège, l'abord dangereux de ses côtes et l'aridité de son sol n'ont pas dû peu contribuer à faire de son peuple de hardis marins et de dangereux pirates. Obligés d'aller hors de chez

(1) Rousset, *Suppl. au corps diplom.*, t. 2, part. 1, p. 115.

(2) Rousset, *Suppl. au corps diplom.*, t. 2, part. 1, p. 116. Reinaud, *Hist. arabe des croisades*, p. 543, 552, 564. Pour plus de détails lire Schuback, *de jure littoris*, et Dreyer, *de inhumano jure naufragii*.

eux chercher leur butin, ils ne pouvaient être sur leurs rivages plus humains qu'en haute mer, et dédaigner ce que la fortune elle-même semblait leur apporter.

Toutefois les principes de morale se firent entendre très tôt, car dans le chapitre 15 du livre 7 du *Gülaping* de 940, tout ce que la mer rejette appartient au roi, mais quiconque est en état de prouver son droit par témoin, peut réclamer ce qui lui appartient, quel que soit le propriétaire du terrain où ces objets ont été poussés. Je ne crois pas que la Norvège connût le Digeste à cette époque. Pardessus n'ose également l'affirmer (1). Vu l'état des esprits à cette période de barbarie on est surpris de voir exprimer de tels sentiments. Les mêmes dispositions furent prises dans le *Gülaping* de 1274.

Malheureusement, ces principes restaient sans exécution; car, si nous en croyons Olaüs Magnus (2), « il est manifeste que les naufragés dans les pays septentrionaux sont frustrés non seulement de leurs biens, mais encore privés de la vie ». Il ne faut toutefois rien exagérer : le droit de naufrage n'était aboli qu'en faveur des nationaux et il faut supposer que ceux-ci étaient restitués, car à l'égard des étrangers il est bien établi qu'il n'était nullement supprimé. C'est ce que nous prouvent les différents traités qu'à partir de la fin du XIII^e siècle (3) nous voyons signer avec les villes mari-

(1) Pardessus, 3, p. 24, note 3.

(2) Olaüs Magnus, *Hist. gent. sept.*, liv. 12, chap. 23.

(3) Dreyer, *de inhumani juri naufragii*, p. 88 et suiv.

times de la basse Saxe, avant la fondation de la ligue hanséatique, et que celle-ci ne manquait jamais de faire renouveler à chaque nouveau règne et quelquefois pendant la vie du même roi.

2. — Suède.

La Suède, comme la Norvège, commença par être terrible aux naufragés. Puis, à mesure que s'étendait le commerce maritime, des traités se passaient avec les villes les plus importantes du littoral. C'est ainsi qu'en 1261 le duc Berger accorda un privilège, pour recueillir les débris de leurs navires, aux négociants de Hambourg; Magnus II, en 1336, fit la même concession à Lubeck. En 1361, toutes les villes de la Hanse obtinrent une faveur analogue. Le délai de réclamation était fixé à un an et un jour. Ces privilèges furent renouvelés par le roi Albert en 1368, confirmés en 1523 et 1570.

Enfin des dispositions concernant les naufragés et les protégeant étaient consignées au titre 13, chap. 36, du Code général du roi Christophe en 1442, et au titre 15, chap. 14, 15 et 16, du *stadt lagh*, qui date à peu près de la même époque (1).

Des statuts de villes avaient devancé les ordonnances des rois. En 1287, les commerçants de Wisby firent des statuts relatifs au sauvetage des choses naufragées (2).

(1) Pardessus, 3, p. 110.

(2) Pardessus, 3, p. 107.

C'est le recueil le plus important de coutumes du Nord.

Les statuts de Wisby, au titre des Objets trouvés en mer, accordent au sauveteur d'objets flottant loin de la vue des terres la $\frac{1}{2}$ de ces objets, le $\frac{1}{3}$ s'il avait la terre en vue, ou s'il les retire du fond de la mer. S'il peut les saisir de terre ou s'il les trouve sur le rivage, il aura droit au $\frac{1}{8}$.

Nous retrouverons cette distinction en droit français.

Le Code maritime de Charles XI, en 1667, fixe le délai de réclamation à un an et un jour, et fixe ainsi la part du sauveteur : si la valeur des effets naufragés, déduction faite des frais, est de 60 thalers, ou moins, le sauveteur aura la moitié. Si le prix va à 240 thalers, il en aura le quart, s'ils valent plus de 240 thalers il ne recevra jamais plus de 60 thalers à moins de peines extraordinaires, ce qui sera jugé au tribunal du domicile des sauveteurs, s'il y a contestation.

Tous les effets sauvés devront être déclarés dans le jour, autant que possible ; les objets ou leur prix seront remis au receveur royal. Celui qui y contreviendra et s'appropriera les effets sera regardé comme voleur et perdra son salaire de sauvetage. S'il est au service de l'armateur, il sera puni de mort et ses biens seront confisqués. Les naufrageurs sont également punis de mort.

3. — *Danemark.*

En Danemark, les rois commencèrent par retirer aux

riverains le droit de s'emparer des biens naufragés et par l'attribuer au fisc. Ceci est établi dès le XII^e siècle par d'anciennes chroniques (1). Aussi trouve-t-on beaucoup de dispositions législatives réglementant ce droit. La loi de Scanie, rédigée en 1163, permet aux navigateurs, dont les objets ont été jetés sur le rivage, de les recueillir gratuitement ou moyennant salaire, sans être obligés de recourir aux préposés du roi qui ne s'interposent qu'en l'absence du propriétaire. Les préposés du roi conservent les effets naufragés pendant un an et un jour, délai accordé aux propriétaires ou à leurs héritiers pour réclamer. Ils paient les frais de sauvetage et de conservation.

On rencontre les mêmes dispositions dans les chapitres 61 et 63 du livre 3 du Code de Jutland, dans le chapitre 58 du livre 3 de la loi de Séélande d'Eric, et dans la plupart des statuts des villes (2).

Nous trouvons encore ici une nouvelle preuve en faveur de notre thèse que dans tous les pays, au moyen âge, lorsqu'on abolissait le droit de naufrage, ce n'était qu'en faveur des nationaux. Nous avons eu l'occasion de remarquer cette particularité en France, en Catalogne, en Orient, en Suède, en Norvège. En Danemark Waldemar II, en 1228, accorde, en effet, aux habitants de Brunswick la faculté de recueillir les débris de leurs

(1) Heims Kringla, t. 1, p. 227.

(2) Pardessus, 3, p. 227. Danemark.

naufrages (1). Abel en 1250 accorde le même privilège à la ville de Hambourg. Eric le renouvelle et confirme les lois de Scanie et de Jutland. Christophe II, en 1320, punit comme voleurs les pillers d'épaves. Waldemar, duc de Sleswig, accorde, en 1324, à Harderwick les mêmes faveurs qu'à Hambourg. Waldemar III traite avec Magnus II de Suède pour une renonciation réciproque du droit de s'emparer des biens naufragés, enfin ce même Waldemar accorde de 1365 à 1370 les mêmes privilèges à la ligue hanséatique.

Les statuts des villes émettaient des principes analogues en faveur des naufragés, mais la meilleure garantie pour ces malheureux était encore les traités puisque en 1461, 1462, 1489, 1523 (2) les souverains en accordaient de nouveaux. Dans tous ces traités ils se réservaient une forte prime.

La législation ne chôma pas non plus. En 1522 Chrétien II publiait un Code déjà pressenti par une loi de 1521. Mais à sa mort on l'abolissait.

En 1538 Chrétien III réduisait la part du fisc aux seuls frais de sauvetage et un édit de 1558 rendait cette mesure, prise pour Hambourg seulement, générale dans tout le Danemark.

Le Code maritime de Frédéric II (1558-1588) permet aux propriétaires de revendiquer leurs objets dans l'an et jour en payant une juste rétribution au sauveteur.

(1) Pardessus, 3, p. 227. Danemark.

(2) Pour plus de détails voir Pardessus, 3, p. 227, 228. Danemark.

Dans le cas où le propriétaire ne se présente pas, toutes les choses trouvées sont attribuées au roi. Si les objets sont sauvés loin du rivage, et si les propriétaires en sont inconnus, ils sont partagés par moitié entre eux et le roi à moins de réclamations dans l'an et jour.

Le Code de Chrétien V de 1683 est la reproduction de celui de Frédéric II à peu de chose près.

Il accorde au sauveur $\frac{1}{3}$ de la valeur des objets ; ce $\frac{1}{3}$ lui est remis sur le champ.

Dans l'article 3 il admet que les conventions de forfait pour sauvetage sont valables.

4. — *Islande.*

Etudions maintenant la législation de l'Islande sur les épaves maritimes. Le recueil intitulé « Gràgàs » qui parut à peu près au XII^e siècle est le monument le plus complet de cette époque sur la législation des épaves. Le Jons-Bog, autre recueil, accorde d'abord le droit de réquisition : les naufragés ont le droit de requérir les habitants de l'arrondissement pour les aider à sauver les débris de leurs navires (art. 12).

Quant au Gràgàs, nous allons y trouver des dispositions touchant l'administration des naufrages, la remise des objets à ceux qui se présentent, leur conservation si les propriétaires sont absents, la publicité des sinistres et la protection des mineurs.

Tout d'abord il définit les choses naufragées (um

vagre) : Les lois entendent par effets naufragés les cadavres, effets ou marchandises, les débris de navires jetés par la mer sur le fonds de quelqu'un et plus loin « on appelle choses naufragées les objets que la mer jette sur le rivage avec des cadavres, mais il en est de même des objets qui sont jetés sans cadavres lorsqu'il est probable que tous les propriétaires sont morts. Si quelques personnes victimes d'un naufrage ou de la fureur des flots ont perdu leurs biens, encore qu'elles soient vivantes, ces objets portent aussi le nom de choses naufragées. Le propriétaire du fonds veillera à leur conservation comme pour ce qui lui appartient, mais il n'en répondra point, à moins qu'il n'en dispose (1) ».

Le propriétaire du fonds, qui joue le plus grand rôle en cas de naufrage, doit être prévenu pour prendre des mesures pour la conservation des choses et transporter les cadavres à l'église. Celui qui ne le préviendra pas sera tenu à une amende de trois marks envers lui et répondra de la perte de tous les objets que les flots pourront ultérieurement entraîner. Si le fonds appartient à une personne et le droit de rivage à une autre, le propriétaire du fonds aura la garde des objets sauvés. Il se remboursera des frais relatifs à la sépulture, aux prières ecclésiastiques, à la bière et aux ornements funéraires.

Il fera connaître aux voisins ce qu'il retient pour cet

(1) Traduction de Pardessus, 3, p. 58.

objet et ce qui en reste. Ces voisins seront au nombre de cinq, il leur exhibera les objets dont ils feront l'estimation et il aura le droit de vendre ceux dont on aurait à craindre le dépérissement. Il sera dans la suite tenu de rendre la valeur que les voisins déclareront, après avoir prêté serment sur le livre saint, soit qu'il ait vendu ces objets un prix trop élevé, soit qu'il les ait employés à son usage.

Passons à la remise des objets. Lorsqu'on sera parvenu à découvrir quelles personnes ont péri dans un naufrage, et que les héritiers réclameront des marchandises ou des effets, chacun recevra ce que deux arbitres impartiaux déclareront leur appartenir ; ils devront affirmer ce qui, d'après leur connaissance, avait été chargé sur le navire par celui ou ceux des chargeurs qui ont péri. Si plusieurs réclament le même objet, il sera conservé jusqu'à ce qu'un jugement ait prononcé. Si l'on ne peut reconnaître au juste ce qui appartenait en particulier à l'un ou à l'autre des chargeurs qui ont péri, leurs héritiers pourront former, contre celui qui les a recueillis, une demande tendant à ce qu'il leur en paie le prix ou à ce qu'il les leur délivre dans la proportion qui sera déterminée. En conséquence l'action sera portée aux comices généraux, afin que douze hommes assermentés, en présence du juge de l'arrondissement, déterminent ce qu'ils croient que le défunt avait chargé sur le navire de choses dont son héritier est fondé à faire la réclamation. Le juge d'après cet avis déclarera

ce qu'il croit le plus vraisemblable, et prononcera, par sa sentence, que tel, qui est défunt, avait chargé sur le navire telle ou telle quantité d'objets. Il prescrira aux dépositaires de rendre aux demandeurs la quantité déterminée par cette déclaration, à moins que celui-ci n'ait à opposer quelques exceptions péremptoires.

Le Gràgàs prévoit aussi le cas où les naufragés sont étrangers ou absents au moment du partage. Celui qui est assigné en restitution, dit-il, a droit de faire entendre cinq habitants voisins pour justifier quelle est en réalité la quantité des choses qu'il a recueillies. Si ce sont des étrangers qui ont péri dans le naufrage, le curateur aux biens naufragés provoquera, devant le juge dont il est justiciable, la déclaration de douze personnes assermentées pour faire déterminer la quantité de choses qui appartenaient à cet étranger et ensuite il les prendra sous sa garde. Si déjà, suivant le mode prescrit par les lois, il avait délivré quelque partie des choses recueillies, il restituera d'autant moins. S'il en a disposé d'une manière non autorisée, on aura le droit de lui en demander la totalité. Ceux qui ont perdu des choses qui leur appartenaient dans le navire, encore qu'ils soient absents, pourront réclamer suivant les formes prescrites ci-dessus. Si quelques prétendant droit se présentent, plus tard que les autres, pour réclamer ce qu'ils disent leur appartenir, ils dirigeront leurs réclamations contre ceux-ci.

A cet effet, ils provoqueront devant les juges compé-

tents, la déclaration de douze hommes assermentés pour déterminer ce qui leur revient. Et alors, ceux qui ont précédemment reçu des effets naufragés, doivent en rapporter de quoi leur en donner proportionnellement à leurs droits.

Mais si le propriétaire du fonds n'a pas restitué la totalité parce que les héritiers des Islandais victimes du naufrage n'en ont pas réclamé autant qu'il en avait été sauvé, ceux qui auront à former des demandes plus tard doivent d'abord s'adresser à lui, parce qu'ils ne peuvent attaquer ceux qui ont touché avant eux, qu'autant qu'ils n'ont pas d'autres moyens de recevoir ce qui leur est dû et que les objets restés au propriétaire du fonds sont insuffisants.

Supposons maintenant qu'on ne réclame rien ou qu'on ne réclame qu'une partie des épaves. Ce cas est prévu : si le propriétaire du fonds se trouve avoir en main une plus grande quantité de biens naufragés qu'il n'en a restitué d'après ce qu'il vient d'être expliqué, il conservera le reste pendant trois hivers, et en fera la proclamation à la roche du jugement : il en fera faire une estimation garantie par serment sur le livre saint ou la croix et en touchera le produit. Les réclamants, qui se présenteront dans la suite, ne pourront réclamer que le capital avec les intérêts de l'estimation régulière qui en aura été faite. Les objets, dont les propriétaires seraient inconnus, seront gardés trois hivers sans qu'on y touche, à moins que leur conservation en nature en doive occa-

sionner la détérioration. Si le propriétaire du fonds dispose des objets d'une manière autre que celles qu'il a été réglé ci-dessus, il sera libre aux réclamants d'agir contre lui, selon qu'ils le croiront convenable.

Toutes ces règles seront observées, lorsque les ayant droit à réclamer seront impubères ou éloignés de manière à ne pouvoir défendre leurs intérêts.

Une seule trace de droit de bris : Le propriétaire du fonds conservera dans tous les cas les matériaux, bois travaillé, etc., à moins que les experts et les hommes assermentés ne prononcent le contraire.

Voilà les principes que, dans les nations les plus civilisées de l'Europe, on mettra cinq siècles encore avant d'appliquer, et qui ne seront définitivement établis que de nos jours.

5. — *Russie.*

En ce qui concerne la Russie, des sauvegardes étaient accordées aux naufragés dans les provinces Baltiques. C'est du moins ce qu'affirment Dreyer et de Bocker.

Un statut de Riga de 1270 prétend qu'on doit sauver d'abord les hommes, puis l'argent, les agrès et les marchandises.

Puis, plus loin, il accorde au sauveteur le vingtième des objets trouvés sur le rivage ou autour du navire, et le tiers des objets trouvés en pleine mer ou sur les rochers.

Le statut de la même ville publié par OElrichs admet

que la preuve de la propriété des épaves soit faite par deux hommes honnêtes et que le propriétaire en retirant ses objets paie un salaire aux sauveteurs. Si le sauvetage s'accomplit en pleine mer hors de la vue des côtes l'inventeur en aura le quart. Le recéleur d'épaves est réputé voleur.

Le code de Riga de 1672 reproduit ces dispositions. En Géorgie, province caucasienne, un code rédigé par le prince Vakhtag, au XVII^e siècle, code inspiré d'une institution du III^e siècle, condamne à la peine du quadruple celui qui s'approprie les débris d'un navire naufragé.

En Arménie, province russe, l'assistance des naufragés était obligatoire (1).

6. — Prusse.

Nous avons vu au début de cette étude que la Prusse avait une réputation de contrée hospitalière, ce qui nous semblait démenti par le peu d'humanité des chevaliers teutoniques (2). Ils ne furent pas longtemps si rigoureux, car le commerce se développant il fallait attirer les étrangers. C'est ce qu'établissent des diplômes de 1300, 1337, 1342 (3), et d'autres relatifs à Dantzic de 1293, 1294, 1298 (4).

(1) Code arménien, 3^e partie ; Pardessus, 3, p. 531.

(2) Dreyer, *De inhumano juri naufragii*, p. 192.

(3) Dreyer, *op. cit.*, p. 193.

(4) Tome 4 du *Codex Poloniae diplomaticus*.

Plus tard lorsque plusieurs villes se furent placées sous la domination de la Pologne, quittant le joug des chevaliers, Casimir IV rendit en 1454 un édit célèbre qui abolit d'une manière générale la confiscation des objets naufragés (1). Sigismond I^{er} renouvela cette loi en 1525 et 1526 (2).

Les codes du duché de Prusse, de 1540 et de 1620, reproduisirent ces dispositions.

En Poméranie on appliquait les mêmes principes (3).

7. — *Villes hanséatiques.*

Nous avons déjà eu l'occasion de parler de la Hanse en citant les nombreux privilèges à elle accordés par les souverains des États voisins. Cette union de villes libres n'avait aucun intérêt à exercer le droit d'épave, si ce n'est à titre de représailles. Nous trouvons au contraire chez elle des concessions très grandes à ce sujet, moyennant réciprocité. Une seule exception semblerait exister au sujet de la ville de Brême, mais elle n'est qu'apparente. En effet ce n'est pas de la ville qu'il s'agit mais du duché. La ville était libre et ses statuts ne différaient pas de ceux des autres confédérées, mais les souverains du duché avaient adopté l'odieux principe de confisquer

(1) Pardessus, 3, p. 458. Dumont, *Corps diplomat.*, l. 1, p. 197.

(2) Schmauss, *Corp. jur. gent. acad.*, t. 1, p. 218. Kuricke, *Ad jus. marit. hanseat.*, tit. 2, art. 3. Lange, *Brevis introductio*, p. 85. Loccenius, *De jure marit.*, lib. 3, cap. 7, § 9.

(3) Pardessus, 3, p. 458. Dreyer, *op. cit.*, p. 185.

les biens naufragés (1). « Il en résulte, ajoute Pardessus, que les navigateurs qui avaient le malheur d'échouer sur le territoire du duché de Brême, n'échappaient pas à la confiscation, s'ils n'en avaient été affranchis par des traités. »

Hambourg, qui en 1270 et 1306 avait déjà établi des lois, prétend que personne autre que les propriétaires ne pourra s'approprier des effets naufragés ou flottants dans la mer. On ne pourra, est-il ajouté, alléguer d'autres coutumes, usages ou lois qui, sous d'autres rapports, ont autorité dans la navigation et le commerce maritime.

La vingtième partie est accordée à celui qui trouve les objets sur la plage, ou autour de son navire. Il en a le tiers s'il va les chercher en mer ou sur les rochers.

Lubeck (2) admet une présomption en faveur de celui qui, pendant l'an et jour, aura eu en sa possession des effets naufragés. Il sera de préférence admis au serment.

L'indemnité de sauvetage est la même que pour Hambourg.

Les recès de la Ligue hanséatique s'occupent surtout des délits en matière d'épaves : déjà, celui de 1417 défendait d'acheter des biens pillés par des pirates ou rejetés par la mer, sous peine corporelle et pécuniaire. Celui de 1418 applique pour ce cas la peine de mort et déclare

(1) Pardessus, 3, p. 316. Dreyer, *op. cit.*, p. 224 et suiv.

(2) Troisième code publié par Brokes, art. 313. Code officiel de 1586, art. 5, tit. 5.

que les marchandises, pour lesquelles l'inculpé aura été condamné, seront confisquées, moitié au profit de la ville ou du comptoir où il aura été jugé et moitié au profit des villes unies. Si ce dernier argue de sa bonne foi, il doit en faire la preuve et néanmoins les marchandises seront confisquées.

Le recès de 1447 va plus loin : si quelque ville néglige de faire arrêter et juger ceux qui auraient trafiqué d'objets pillés ou jetés par la mer, et qu'elle puisse en être convaincue, elle sera passible envers les villes unies d'une amende de 5 marcs d'or.

Le recès de 1614 répète, au sujet de l'attribution d'une part des objets, les mêmes dispositions que les coutumes de Hambourg et Lubeck, avec cette différence, qu'en cas d'objets trouvés en mer ou sur les rochers on attribue le quart au lieu du tiers.

Malgré toutes ces dispositions, la vente des objets naufragés n'en était pas moins fructueuse puisque d'après Puffendorff (1), les prédicateurs demandaient à Dieu que la mer pousse les épaves sur leurs côtes plutôt que chez leurs voisins, et Barbeyrac, qui le traduit, ne trouve dans cette prière rien d'inhumain mais un vœu légitime de participer au bénéfice des épaves qui n'ont pas de maître.

(1) Puffendorff, *Traité du droit de la nature et des gens*, 1670, t. 2, liv. 4, chap. 13.

8. — *Pays-Bas.*

Les Pays-Bas méridionaux et septentrionaux connurent aussi la spoliation des naufragés. Lorsque les seigneurs féodaux tentèrent de l'abolir, ce fut, comme en Danemark, au profit du fisc. On cite ce document de 866 environ où l'évêque d'Utrecht compte, parmi les revenus de son église, le dixième du produit des naufrages (1).

La coutume de Zélande, dit M. Pardessus (2), au chapitre 10, § 13, déclare que le droit aux effets naufragés appartient au comte. « Cependant, ajoute-t-il, il serait possible que ces documents ne parlassent que des objets non réclamés, dans un certain délai, par les propriétaires.

L'Eglise et les souverains, dans le but de favoriser la commune, durent accorder des privilèges aux navigateurs, cependant si l'on en croit M. Pardessus on ne trouve dans les lois des Pays-Bas, aucun texte établissant ou abolissant le droit de naufrage, avant le XVI^e siècle. Les privilèges spéciaux existèrent cependant : en 1245, parut un acte de Guillaume, comte de Hollande, depuis empereur, en faveur de Lubeck. Ce document a été publié par Dreyer qui devait en avoir sous les yeux une copie authentique (3). On en trouve un autre, de 1252, ac-

(1) Mieris, *Charter-Bock*, t. 1^{er}, p. 21.

(2) Pardessus, *op. cit.*, 4, p. 16.

(3) Pardessus, 4, p. 17.

cordé par Marguerite, comtesse de Flandre et de Hainant. Le comte Jean confirme, en 1298, l'acte de Guillaume (1), et un diplôme de 1256 constate les mêmes règles en Zélande (2).

Le grand nombre de ces privilèges finit par faire tomber en désuétude la confiscation des biens naufragés qui ne s'exerça plus que sur les objets non réclamés. Il en était ainsi au XV^e siècle puisque, en 1468, les habitants en firent une des clauses de leur soumission à la maison de Bourgogne (3).

Un traité de 1478 (4) voulut consacrer la coutume anglaise d'après laquelle un animal vivant conservait aux navigateurs la propriété de leurs vaisseaux, mais un autre traité de 1498 y substitua le délai d'an et jour pour la réclamation (5).

Citons d'autres édits de 1469 et 1475 généralisant encore les faveurs accordées. Au XVI^e siècle il n'existait plus trace de cette coutume barbare.

Terminons en citant l'article 13 du Code de Philippe II, en 1563, qui déclare que « quiconque se sera permis de soustraire quoi que ce soit des marchandises naufragées, sera condamné, si c'est un patron ou un matelot au supplice du feu, si c'est quelque autre per-

(1) Dreyer, *De inhumano jure nauf.*, p. 232 et s.

(2) Mieris, *Charter-Bock*, t. 1^{er}, p. 305.

(3) Pardessus, 4, p. 17.

(4) Rymer, *Anc. collect.*, t. 5, part. 4, p. 82.

(5) Dumont, *Corps diplom.*, t. 3, part. 2, p. 322, § 24.

sonne, à être pendu, sans préjudice de la restitution des objets enlevés. »

Comme nous l'avons vu, dans toutes ces lois répressives, on passe d'un excès à une exagération contraire.

9. — Angleterre.

En Angleterre avant la conquête des Normands, le fisc ou les seigneurs accaparaient les débris que le flot jetait à la côte. Ethelred, roi de Mercie et Analef, dérogea à cette coutume dans un traité avec les Danois (1).

Une loi d'Henri I^{er}, 1139, maintenant aux survivants des naufrages la propriété des débris, abolissait en même temps cette règle bizarre citée par Spelman (2), d'après laquelle les navires échoués appartenaient au seigneur du lieu s'ils n'étaient renfloués dans un certain délai. Mais cette loi d'Henri I^{er} tomba en désuétude et les anciens usages reparurent. Henri II les supprima à nouveau en 1174 (3). Il ajouta cette disposition qu'il suffisait de la survivance d'un animal quelconque, chien, chat ou coq, pour conserver la propriété des débris aux naufragés. Autre loi de 1190, de Richard I^{er}, abolissant à nouveau la confiscation (4), et deux actes de 1274 et 1275 d'Edouard I^{er} consacrant les mêmes principes (5). Si nous

(1) Pardessus, t. 4. Angleterre. Préface.

(2) Spelman, *Cod. vet. stat. regn. angl. ap. Wilkins Leg. anglo saxonica*, p. 313.

(3) Rymer, t. 1^{er}, p. 12.

(4) Rymer, t. 1^{er}, p. 54.

(5) *Statutes of realm*, t. 1^{er}, p. 28 et 41.

en croyons Pardessus (1), la 24^e des questions annexées à l'enquête de 1375 avait pour objet de prévenir le pillage des naufragés.

Mais ici comme ailleurs ces bons sentiments n'existaient qu'en faveur des nationaux, témoin le privilège de 1176 en faveur de Lubeck.

En Ecosse, la législation suivit vraisemblablement la même marche qu'en Angleterre. Pardessus ne cite comme document que les statuts d'Alexandre II, qui régnait au XIII^e siècle. Le chapitre 25 de ces statuts est exactement conforme à la loi d'Henri I^{er} de 1174.

(1) Pardessus, *op. cit.*, t. 4, Angleterre.

DROIT MODERNE

DES ÉPAVES.

Le mot *Épave* avait au début un sens très restreint : il désignait les animaux qui s'étaient égarés en fuyant : *ex pave facta*.

A notre époque, il a un sens beaucoup plus large et englobe dans sa signification tous les objets perdus ou égarés dont on ne connaît pas le propriétaire.

Il y a donc lieu de distinguer plusieurs sortes d'épaves, les épaves de terre, les épaves de fleuves et rivières et enfin les épaves maritimes dont nous avons seulement à nous occuper.

L'analogie qui existe entre ces diverses sortes d'épaves n'avait pas échappé aux anciens. Dans les Institutes (1) nous avons déjà vu que dans le cas de jet à la mer pour alléger le vaisseau au moment de la tempête, le maître de ces choses en conservait la propriété comme s'il s'agissait de choses qu'à son insu il eût perdues sur un chemin, et la *lex Rhodia de jactu* (2) assimile le

(1) Inst., de rec. divis., § 47.

(2) Dig., *lex Rhodia de jactu*, 14.2.8.

jet au cas d'un individu surchargé qui eût déposé son fardeau dans l'intention de venir le reprendre.

Mais cette analogie n'existe qu'en fait. En droit ces diverses épaves sont régies d'une façon différente.

Cependant les articles 539 et 713 sembleraient vouloir nous donner une solution générale. Le premier dit : que « tous les biens vacants ou sans maître et ceux des personnes qui décèdent sans héritiers, appartiendraient au domaine public ». Rectifions en passant avec Sirey (1) : ce n'est pas au domaine public qu'ils appartiennent, mais au domaine de l'État.

Quant à l'article 713 il répète d'une façon plus générale : les biens qui n'ont pas de maître appartiennent à l'État.

Duranton s'oppose à ce que ces dispositions soient applicables en matière d'épaves. Pour lui les articles 539 et 713 du Code civil ne s'appliquent qu'aux immeubles.

Toullier dans le sens de Duranton se demande quelle est la loi qu'il faudrait appliquer si l'État n'était pas successeur. Sont-ce les anciennes coutumes et ordonnances, comme le laisserait supposer l'article 717 ? Le préfet du Cher ayant un jour renvoyé, au sujet d'une épave terrestre, à la coutume du Berry, le Conseil d'État, appelé à statuer (2), arrêta que c'était aux tribunaux à décider si l'objet trouvé appartiendrait à l'inventeur ou

(1) Sirey, *Codes annotés*, art. 539.

(2) Sirey, 1821, 2^e part., 70.

à l'administration (1). Dans ce cas, le délai serait presque toujours d'un an et un jour. Mais il y a des variations suivant les provinces et nous dirons avec Valette (2) : « Est-il croyable que relativement à un droit de l'État on ait voulu conserver en France cette bigarrure des coutumes ? Lorsque le Code maintient des usages locaux c'est pour ménager des habitudes nées des rapports journaliers entre les personnes notamment pour ce qui a trait aux obligations du voisinage, et alors il s'en explique en termes formels ».

Non, dans ce cas on tomberait sous le coup de l'article 2279 du Code civil : « Celui qui a perdu ou auquel il a été volé une chose peut la revendiquer pendant trois ans à compter du jour de la perte ou du vol contre celui dans les mains duquel il la trouve » et dans cecas, comme le dit Duranton, le droit de déshérence existe au profit non de l'État mais du possesseur de bonne foi, et au bout de 30 ans de tout possesseur (art. 2262).

(1) Sur ce sujet puisque nous l'effleurons, citons un projet de loi de M. Rameau (*Journ. off.* du 10 mars 1879) ayant pour objet de déterminer le droit sur les choses perdues dont le maître ne se représente pas. Sur le sujet qui nous occupe, M. Rameau s'exprime ainsi : « Il ne s'agit pas (dans mon projet) des épaves de mer, les ordonnances de 1669 et 1681 peuvent, quant à présent, suffire à cette législation spéciale ». Il reconnaît, toutefois, avec nous que même au sujet des épaves de mer, notre législation est défectueuse et qu'il serait urgent, comme on pourra le déduire de cette étude, de remédier à cet inconvénient.

(2) Valette, *De la propriété*, p. 92.

Mais l'article 717 détruit toute l'utilité de cette discussion sur le sujet qui nous concerne en disant :

« Les droits sur les effets jetés à la mer, sur les objets que la mer rejette de quelque nature qu'ils puissent être, sur les plantes et herbages qui croissent sur le rivage de la mer sont aussi réglés par des lois particulières. Il en est de même des choses perdues dont le maître ne se représente pas » (1).

Nous voilà donc, pour les épaves maritimes, dans l'obligation de rechercher quelles sont les lois particulières qui les régissent.

Il nous faut remonter à l'ordonnance de la marine de 1681 pour trouver le principal monument de législation sur le sujet qui nous occupe (2).

Plusieurs dispositions postérieures ont modifié cette ordonnance. L'ordonnance du 15 juin 1735, celle du 10 janvier 1770, la loi du 9 août 1791 qui fait passer l'administration des naufrages dans l'attribution des juges de paix, et enfin l'arrêté du 17 floréal an IX remettent cette administration à la marine.

Ce sont là les principales modifications apportées au titre 9 du livre 4 de l'ordonnance de 1681 ; il y en a une foule d'autres, dont nous parlerons dans le courant de notre étude. Une loi de 1807 (3) porte qu'à dater du 1^{er} janvier 1808 toutes les anciennes lois touchant

(1) V. C. civ. Italie, art. 719. C. allemand, art. 694.

(2) Elle traite en effet des bris et naufrages au livre 4, tit. 9.

(3) Loi du 15 sept. 1807, art. 2 ; V. Desjardins, *D. Com. mar.*, 1, 90.

les matières commerciales sur lesquelles il est statué par le Code de commerce sont abrogées. Or le Code de commerce ne possède aucun titre correspondant au titre 9 du livre 4 de l'ordonnance de 1681 ni à l'indemnité de sauvetage. Cette ancienne loi et celles qui l'ont modifiée avant 1807 sont donc encore en vigueur.

D'après l'ordonnance de 1681 les objets non réclamés dans l'an et jour appartenaient au roi et à l'amiral. Ce n'est que dans certains cas déterminés que le sauveteur en avait une quote-part. Or le roi pouvait céder son droit à des seigneurs, ce qui s'était présenté plusieurs fois ; en tout cas, par l'ordonnance elle-même (1), il conservait en Normandie le droit de varech aux seigneurs voisins de la mer à condition pour eux de satisfaire à certaines charges qui étaient de faire constater et inventorier par les officiers de l'amirauté les épaves échouées sur le rivage avant de les transporter en leurs demeures.

Ces derniers vestiges de l'ancien droit de bris reçurent un coup terrible dans la nuit du 4 août 1789, l'article 7 du titre 1 de la loi du 13 avril 1791 disant qu'à partir de ce 4 août, les droits de déchéance, d'aubaine, de bâtardise, d'épave, de varech, de trésor trouvé, et celui de s'approprier les terres vaines et vagues n'auront plus lieu en faveur de ci-devant seigneurs.

Seulement cette disposition n'abolit pas précisément

(1) Ordonnance de la marine, liv. 2, tit. 9, art. 35 à 47.

le droit d'épave, elle se borne à dire qu'il n'aura plus lieu « en faveur des ci-devant seigneurs ».

D'où résulte une question très importante. L'État est-il substitué en ce qui touche les épaves aux droits des ci-devant seigneurs et les objets lui appartiendront-ils sans aucune espèce de droit pour l'inventeur ?

Nous avons vu plus haut que le droit d'épave était un droit régalien qui appartenait au roi en vertu de sa souveraineté. Nous avons assisté à l'évolution de ce droit que les rois enlevaient petit à petit à leurs vassaux. Lorsqu'en 1712 Louis XIV fit don à la caisse des Invalides de sa part dans les épaves maritimes, celle-ci en jouit par délégation. La charge d'amiral n'existant plus sous la révolution, la part de ce dernier revint à l'État souverain et se joignit à la première pour tomber dans la caisse des Invalides. Car la révolution n'avait rien changé à ce sujet. La loi des 13-20 avril 1791 n'avait pas supprimé le droit d'épave, elle s'était bornée à dire que ce droit « n'aurait plus lieu en faveur des ci-devant seigneurs », et les Invalides continuaient à toucher par délégation tacite les parts du roi et de l'amiral. C'est encore ainsi que les choses se passent aujourd'hui. L'État continue donc théoriquement à recevoir sa part des objets naufragés non réclamés, par l'entremise de la caisse des Invalides qui tient de lui ses droits.

Cette substitution de l'État aux rois et aux anciens seigneurs est d'ailleurs admise par Proudhon qui s'exprime ainsi (1) : « Cette abolition du régime féodal

(1) Proudhon, *Dom. priv.*, I, 412.

ayant ramené toutes les juridictions à leur source première et la justice étant aujourd'hui rendue à la charge et au nom du souverain dans tout l'empire, la conséquence qui résulte de ce retour aux prérogatives naturelles de la souveraineté, c'est que le droit d'épave autrefois revendiqué par les anciens seigneurs comme inhérent à leur justice patrimoniale a dû être dévolu au fisc qui a succédé à leurs charges ». Ce raisonnement, qui ne vise dans l'espèce que les épaves terrestres, s'applique aussi aux épaves de mer (1).

L'État souverain est donc successeur des anciens rois dans l'exercice de ce droit régalien qui malheureusement existe encore.

D'ailleurs la preuve la plus indiscutable de la thèse que nous soutenons c'est qu'actuellement la législation qu'on applique aux épaves maritimes est celle de l'ordonnance de 1681 et que depuis cette ordonnance rien, au fond, n'a été changé.

SECOURS AUX NAUFRAGÉS.

Le principal mobile de l'ordonnance de 1681 en réglementant les bris et naufrages, fut de « mettre sous la protection et sauvegarde du roi : les vaisseaux, leurs équipages et chargements qui auront été jetés par la

(1) Dans ce sens, Merlin, *Rép.*, v^o *Épaves* ; Favart, *Rép.*, v^o *Prop.*, sect. 1, n^o 11 ; Avis du com. des fin. du 1^{er} déc. 1820, appr. le 5 janv. 1821, S. 21. 2. 70.

tempête sur les côtes (1) de son royaume ou qui autrement y auront échoué, et généralement tout ce qui sera échappé du naufrage » (2).

Et d'abord chacun doit faire tout devoir pour secourir les personnes en danger (art. 2).

Valin dans son remarquable commentaire de cette ordonnance ajoute que cette protection embrasse les amis comme les ennemis et même les pirates. Mais il n'en parle qu'au point de vue du pillage, qui, même dans ce cas, est interdit : l'article 18, qui suit, ordonne en effet de s'assurer des hommes, vaisseaux et marchandises des ennemis ou pirates.

En cas de naufrage les navires ennemis sont de bonne prise (3) et le commissaire de l'inscription maritime doit s'en saisir.

Mais, lorsque les navires ne sont pas en état de bris, mais se trouvent forcés par la tempête de venir chercher un refuge dans un port français, que doit faire le commissaire ? Doit-il agir comme ce commissaire du Croisic qui sous le premier empire envoya des secours à une frégate anglaise échouée ? Et comme le gouverneur de Cuba « qui ne voyait dans les Anglais que des

(1) On comprend dans le mot côte non seulement les rivages de la mer, mais aussi ceux des fleuves que la mer emplit de ses eaux.

(2) Valin, art. 1, liv. 4, tit. 9.

(3) Tartara, *Code des bris et nauf.*, n° 59. Ordonnance de 1681, art. 14 ; règlement du 26 juillet 1778 confirmé par les articles 19 et 20 de l'arrêté des consuls du 6 germinal an VIII.

étrangers pour qui l'humanité réclamait des secours », ceci en 1746 (1).

Oui certainement en ce qu'il s'agit du sauvetage des personnes et de l'asile à leur accorder (2). Mais il me semble que le droit et même le devoir de la nation belligérante chez laquelle se réfugie l'ennemi est de l'empêcher de nuire et qu'il serait exagéré et même imprudent de relâcher un vaisseau de guerre dans ces conditions.

On doit donc aide et protection à tout navire en détresse. Les riverains de la mer, les habitants des ports doivent même faire tout leur possible pour éviter aux vaisseaux en péril de se briser sur les récifs et c'est dans ce but qu'a été organisée l'admirable institution des sociétés de sauvetage.

Elle existe dans tous les pays. En Chine sur les bords du Yang-tse-Kiang (3), en Angleterre sous le nom de *life boats* (4), en Belgique, en Hollande, en Danemark, Norvège et Allemagne, et surtout en Amérique où l'on se préoccupe de remédier à l'insuffisance des moyens de salut (5).

(1) Raynal, *Hist. philos. et polit. du com. dans les Indes*, liv. 14, chap. 52.

(2) Ortolan, ch. 8, p. 321, cite la belle pensée du Hollandais Bynkershoeck au sujet de certains actes relatifs à la guerre, « la justice les permet, la grandeur d'âme les défend ».

(3) Tartara, *Code des bris et naufr.*, n° 4.

(4) *Revue contemporaine*, 15 avril 1869. *Revue des Deux-Mondes*, 15 mai 1864.

(5) Tartara, n° 4. *Ann. du sauvet.*, mars-août et septembre 1868, *Soc. de géographie*, session de 1872.

En France, la société centrale de sauvetage, les sociétés locales de Calais, Dieppe, Saint-Malo, Marseille, etc., possèdent un matériel très complet consistant en bateaux de sauvetage, canons porte-amarres, etc., les marins, les douaniers sont exercés à porter promptement secours au moyen de lignes Brunnel que la plupart d'entre eux portent toujours, quand ils sont de service.

Mais si toutes ces institutions philanthropiques diminuent notablement le nombre des victimes, si la perfection des cartes marines, le balisage des côtes et l'entretien des phares et sémaphores facilitent la navigation : la tempête fait toujours des ravages et lorsque les sauveteurs ont accompli leur œuvre en enlevant les matelots à la fureur des flots, l'administration de la marine doit veiller à la conservation des débris des navires à leurs propriétaires.

COMMENT ON DOIT PRÉVENIR L'AUTORITÉ MARITIME.

Sous l'empire de l'ordonnance de 1681, « les seigneurs et habitants des communes voisines de la mer » étaient tenus d'avertir les officiers de l'amirauté des naufrages et échouements arrivés sur leurs territoires, et de commettre au commencement de chaque année une ou plusieurs personnes pour y veiller (art. 3). Mais si nous en croyons Valin les seigneurs n'accomplissaient pas scrupuleusement ces prescriptions, ils se souve-

naient de leur ancien privilège; les habitants des côtes, pilleurs de nature, se précipitaient sur les débris plus pour les piller que pour les sauver; enfin la profession de veilleur, qui demandait des gens honnêtes et loyaux, était fort mal vue en raison de ses attributions et conséquemment d'un recrutement difficile.

L'obligation de travailler au sauvetage, édictée par l'article 4, était donc peu exécutée malgré la clause de responsabilité personnelle qu'on y avait ajoutée. Cela tentait le législateur à agir comme en Zélande où de pareilles exactions avaient fait interdire sous peine de mort de courir aux naufrages.

L'ordonnance de 1770, pour stimuler le zèle des habitants des côtes, assura au premier qui avertirait l'autorité une somme de 3 livres par lieue, aller et retour, du lieu du naufrage à la résidence de l'amirauté.

D'après un arrêté du 27 thermidor an VII, tout témoin d'un naufrage était tenu d'en informer sur le champ l'agent municipal le plus voisin.

Le citoyen zélé qui en apportait la première nouvelle était inscrit honorablement sur les registres de l'administration municipale et son nom proclamé dans la première fête publique du canton. Quant aux citoyens négligents, l'officier de police judiciaire était tenu d'examiner, en cas de pillage, s'ils n'étaient point complices.

L'agent municipal averti devait prévenir à son tour le juge de paix, l'administration municipale, l'agent maritime et autres autorités civiles et militaires.

Nul sans autorisation n'avait le droit de s'immiscer dans les opérations de sauvement.

Enfin un arrêté du 17 floréal an IX portait que les premiers avis du naufrage seraient adressés non au juge de paix, au maire ou au syndic, mais à l'officier d'administration du port à quelque distance de cet endroit qu'eût lieu le naufrage.

Actuellement toute personne doit avertir d'un naufrage ; et comme le mode de récompense indiqué par l'arrêté de l'an VII n'est plus exécutable, « il nous semble, dit Beaussant (1), qu'il peut y avoir dès lors lieu à la rémunération prévue par l'ordonnance de 1770, pour celui qui, n'étant pas douanier, a couru donner le premier avis ; qu'on doit considérer le voyage de celui qui donne l'avertissement comme frais privilégiés de sauvetage, et que la somme indiquée par l'ordonnance est la moindre qu'on puisse donner ».

« Comme cette ordonnance, ajoute-t-il, est plutôt invoquée, quant à ce, comme analogie que comme texte impératif, il nous paraît qu'on ne pourrait critiquer l'allocation plus forte qui, suivant les lieux, les temps et les circonstances, serait fixée par l'autorité compétente ».

La douane qui, par sa profession, est chargée d'une surveillance active des côtes, est plus à même que qui que ce soit de reconnaître une épave. Elle doit en aver-

(1) Beaussant, *Code marit.*, 2, p. 130.

tir l'autorité, le commissaire de l'inscription maritime, les employés de la régie, s'il y a des boissons, et se transporter sur les lieux pour empêcher tout transport frauduleux (1).

Ellen'intervient pas dans la gestion des naufrages (2).

Le syndic des gens de mer doit être également averti : c'est lui qui doit donner les premiers ordres. Les gardes maritimes qui sont leurs subordonnés doivent, dès qu'ils ont connaissance d'un sinistre, en donner avis à qui de droit.

N'oublions pas enfin les sémaphores, qui doivent rendre compte de tous les faits ou événements de mer dont ils ont connaissance (3).

INTERVENTION DE L'ADMINISTRATION MARITIME.

La propriété des objets naufragés n'appartenant pas à celui qui les trouve, il fallait protéger les propriétaires absents contre les vols des riverains. En effet, on sait que pour la plupart ils ont une tendance marquée à s'approprier ce qui vient à terre. Aussi, dit M. Nivolon (4), la vigilance la plus grande est nécessaire. Nous avons vu comment l'autorité doit être prévenue d'un

(1) Décret du 22 août 1791, tit. 7, art. 1^{er}.

(2) Circ. 17 fév. 1806.

(3) Circ. 2 avril 1866, 189.

(4) Nivolon, *Guide pratique du préposé et du sous-officier des douanes. Chap. des naufrages.*

naufnage ou de la découverte d'une épave. C'est que c'est elle qui doit veiller dans l'intérêt des absents au sauvetage et à la conservation des objets sauvés. L'administration de la marine y a d'ailleurs un intérêt, car, à défaut de réclamation c'est à elle qu'en revient le produit.

Lorsque parut l'ordonnance de 1681, l'amirauté fut chargée, aussitôt prévenue, de faire sauver les effets, de faire une enquête, de saisir les papiers, de dresser procès-verbal de l'état du navire, des marchandises et des cadavres, de faire inventaire et de déposer les objets en lieu sûr pour les remettre aux ayants droit. Elle était aussi chargée des contestations et des délits. A elle seule elle suffisait à la tâche. L'amiral ayant une part des objets naufragés, et les officiers de l'amirauté étant en même temps officiers royaux chargés de rendre la justice en ce qui concernait le commerce maritime, elle présentait donc toutes les garanties nécessaires.

Le roi en 1712 ayant fait don de sa part à la Caisse des Invalides, celle-ci dut être représentée ; aussi une ordonnance du 23 août 1739 enjoignit-elle aux officiers de l'amirauté d'avertir les officiers des classes, le trésorier des Invalides et le receveur de l'amiral. Ceux-ci devaient assister à la vente des objets en cas de non-réclamation dans le délai.

Les instructions de l'ordonnance de 1681 et de celle de 1739 furent réunies en un seul texte par l'ordonnance du 16 janvier 1770.

Le décret du 9-13 août 1791 remit aux juges de paix, concurremment avec les officiers des classes, la direction des sauvetages. Les délits étaient jugés par les tribunaux du district et les débats sur les questions de propriété et de remise des objets sauvés étaient de la compétence des tribunaux de commerce.

Les douanes durent ensuite être appelées par une loi du 6-22 août 1791.

Un décret du 27 thermidor an VII prescrivit les mesures provisoires à prendre et s'occupa de la répression des délits.

Un arrêté du 6 germinal an VIII confia à l'officier d'administration de la marine le plus voisin, toute contestation relative au bris d'un navire ennemi ou neutre : ceci tant en France (art. 8) qu'aux colonies (art. 19). Quant à ce qui concernait la qualité de ces navires le conseil des prises fut seul compétent : suivant sa décision, si le navire était ami, le décret du 9-13 août 1791 était appliqué.

Tout ceci fut modifié par un arrêté du 17 floréal an IX : il chargea à défaut des intéressés l'officier d'administration de la marine de tout ce qui concernait les naufrages, *quelle que fût la qualité du navire*.

L'officier d'administration dut être le premier présent et le syndic des gens de mer dut donner les premiers ordres.

Enfin il ordonna de déposer à la Caisse des Invalides le produit de toutes les ventes provisoires.

Cette attribution des pouvoirs du juge de paix à l'officier d'administration donnait certes plus de promptitude et d'énergie aux secours apportés : mais en revanche elle ôtait en partie aux tiers les garanties que leur accordaient l'ordonnance de 1681 et le décret de 1791. En effet ces lois remettaient le sauvetage entre les mains de juges : l'arrêté de l'an IX le mit entre les mains de l'administration.

En matière *de prise* d'après l'arrêté de l'an IX complété par celui du 2 prairial an XI la procédure, le jugement de la prise, les ventes provisoires et définitives furent faites par l'administration ; les tribunaux de commerce n'eurent plus à juger que les répartitions, liquidations et contestations y relatives. Chose curieuse, en matière de naufrage, l'administration de la marine voulut encore aller plus loin. Elle prétendit juger des sauvetages qui ont lieu en pleine mer par des navires de commerce sans le secours d'un navire de l'État. Mais le Conseil d'État, par un arrêt du 30 janvier 1828, l'arrêta dans ses exigences en décidant qu'il n'appartenait qu'aux tribunaux de commerce d'en faire la liquidation et de juger les débats qu'elle pourrait faire naître entre les intéressés.

Et malgré cela elle juge encore des revendications des propriétaires réclamant la direction du sauvetage de leur navire, ou la remise des débris ; des droits des sauveteurs sur les objets sauvés ; ce qui fait, dit M. Beausant (1), que de cette façon « le propriétaire qui réclame

(1) Beausant, *Code marit.*, 2, p. 102.

son navire naufragé, et le sauveteur qui réclame une part du navire sauvé contre le représentant du propriétaire inconnu (1) n'auraient même pas un conseil pour juge, mais le commissaire général de la marine ou le ministre, tandis que les questions de propriété française doivent toujours être jugées par les tribunaux ».

« Cet état de choses, ajoute-t-il plus loin, demande une réforme. Combien il serait mieux que les sauvetages étant remis à la caisse des Invalides, qui est la partie intéressée et qui agit par le commissaire de marine, les débats sur les revendications des propriétaires ou les créances des sauveteurs fussent jugés contradictoirement avec cette caisse par les tribunaux de commerce, qui souvent sont saisis, par le commissaire de marine au nom de cette caisse, de procès contre les armateurs qui ne paient pas la retenue pour les invalides ou ne déposent pas les salaires des marins morts ! »

COMMENT SE FONT LES SAUVETAGES.

Nous avons vu précédemment que le principal but de l'intervention de la marine était la protection des intérêts des absents. Lorsque les propriétaires sont présents ou leurs représentants, le rôle de l'administration se

(1) Si c'est contre le propriétaire lui-même, la contestation est de la compétence du tribunal de commerce.

borne à faciliter les opérations de sauvetage par l'appui de son autorité.

L'article 17 de l'ordonnance de 1681 (1) s'exprimait ainsi : *Si, lors de l'échouement*, les propriétaires ou commissionnaires auxquels les marchandises sont adressées par les connaissements, ou ceux qui les auront chargées, se présentent pour y mettre ordre eux-mêmes, enjoignons aux officiers de l'amirauté de se retirer, et de leur laisser la liberté entière d'y pourvoir. L'ordonnance de 1770 est plus explicite : Elle dit : *Si lors ou depuis l'échouement* : ce qui implique que les propriétaires sont à tout moment admis à faire valoir leurs droits pour prendre la direction des opérations. Les propriétaires peuvent être représentés par les armateurs, les subrécargues ou les correspondants (2). Les propriétaires et armateurs peuvent encore donner procuration en leur lieu et place à d'autres personnes soit par acte authentique, sous seing privé ou même par lettre (3), ceci impliqué dans le mot *correspondant* de l'arrêté de l'an IX. Il ne faudrait pas toutefois croire désignés par ce mot *correspondant* les négociants en relations commerciales avec l'armateur sans qu'il existe à leur sujet un mandat précis (4).

Les propriétaires qui réclament la direction d'un sau-

(1) Liv. 4, tit. 9.

(2) Arrêté du 17 floréal an IX.

(3) Beaussant, *op. cit.*, 2, p. 106.

(4) Beaussant, 2, p. 107.

vetage doivent justifier de leur qualité de la même façon que pour demander la remise des objets, les propriétaires du navire retireront à la douane l'expédition des actes de propriété et de francisation si les papiers du bord ont péri ; les propriétaires des marchandises exhiberont les connaissements, les factures ou autres pièces semblables.

Quoique Valin n'admit pas la preuve testimoniale à l'effet d'établir les réclamations, il semble que cette preuve, qui est toujours admissible en matière commerciale et de l'essence même du commerce (1), doit être reçue quoique avec une extrême réserve. C'était d'ailleurs l'opinion du premier commentateur de l'ordonnance.

La seule justification à produire par les armateurs et subrécargues est celle de leur qualité (2).

Si l'administration se retire soit au début, soit au cours des opérations de sauvetage devant les réclameurs, elle dresse procès-verbal des opérations qu'elle a faites et prend des garanties pour le paiement des frais déjà faits ou restant à faire (3). Elle continuera à suivre de l'œil tout ce qui se rapporte au sauvetage (4).

Une difficulté se présente : supposons que la cargai-

(1) Beaussant, 2, 109.

(2) Arrêté du 17 floréal an IX, art. 1^{er} ; circ. 17 nivôse an XIII, Inval.

(3) Dép. 17 janv. 1824. Prises ; circ. 19 juil. 1854. B. O., p. 43 ; Déc. 7 avril 1860.

(4) Tartara, *Code des bris et nauf.*, n° 57.

son ait plusieurs propriétaires et qu'elle ne soit représentée qu'en partie : dans ce cas, Valin blâme l'officier d'administration qui se retirerait : il doit rester pour sauvegarder l'intérêt des absents.

Au sujet des frais, Valin avait prévu une répartition qui fut réglée par l'ordonnance de 1770. Elle distinguait dans le sauvetage deux temps : le premier est le moment où les effets ballottés par les flots en sont retirés et placés à l'abri de leur atteinte ; le second, c'est le transport des marchandises en magasin ; dans le premier temps l'officier doit s'occuper de tout sauver indistinctement : le moment n'est pas aux réclamations ; lorsque tout est en sûreté l'ordonnance autorise les propriétaires ou leurs représentants à demander la remise de ce qui leur appartient moyennant paiement de leur quote-part des frais de sauvement (1).

Cette disposition qui n'a pas été rapportée est encore en vigueur.

Toute réclamation d'objets provenant de naufrages doit être adressée au commissaire de marine, avec les titres ; il en réfère au commissaire général en donnant son avis : celui-ci statue et contre sa décision il n'y a de recours qu'auprès du ministre.

Cette exigence administrative est, comme nous l'avons dit avec Beaussant au chapitre précédent, absolu-

(1) Cette contribution est faite proportionnellement à la valeur des marchandises réclamées eu égard au total des marchandises sauvées ; Beaussant, 2, 111.

ment déplorable ; elle enlève, contre tout principe de droit au propriétaire, la garantie des tribunaux et fait regretter l'ordonnance de 1681 et le décret de 1791 qui protégeaient véritablement les naufragés.

En droit, le décret de 1791 est-il en somme abrogé ? Beaussant semble d'un avis contraire. Une circulaire du 30 juin 1820 paraissait remettre aux tribunaux de commerce les contestations sur les décisions du commissaire général, mais en revanche sur un sujet analogue le tribunal de commerce de Pont-Audemer s'est déclaré incompétent (1).

Quoi qu'il en soit, l'administration est encore regardée comme souverainement compétente en cette matière (2).

Nous n'avons pas jusqu'ici parlé du capitaine : et cependant, il peut avoir survécu au naufrage. Il est, en vertu des articles 216 et 230 du Code de commerce, le représentant légal des propriétaires du navire et de la cargaison : il s'agit donc de préciser le moment où finit son mandat légal.

En effet, le capitaine ne peut être mandataire pour le naufrage à moins d'une procuration spéciale. Il faut donc établir dans quels cas le navire se trouve, suivant l'expression administrative, en état de bris, ou en danger imminent de bris. C'est, dit la circulaire du 16 avril 1877, lorsqu'il ne forme plus « qu'une masse de maté-

(1) Beaussant, 2, 112, note.

(2) V. Tartara, *op. cit.*, n° 57.

riaux qui ne peuvent plus être considérés comme un navire » ou lorsque, jeté à la côte, démonté ou submergé (1), il est devenu une proie de la mer et se trouve en danger imminent d'être abîmé par les flots (2). C'est à ce moment que l'administration a le droit et même le devoir de se substituer au capitaine qui se trouve déchargé de sa gestion et de sa responsabilité par un cas de force majeure (art. 230, C. com.).

Mais deux questions se posent ici : 1^o Le capitaine dont le navire ne peut être réparé se trouve dans l'obligation d'en louer un autre pour continuer son voyage. Comment fera-t-il s'il ne peut se faire remettre les marchandises ?

Valin, dans ce cas, admettait que l'administration pouvait rendre la cargaison moyennant un certificat dans lequel le capitaine reconnaîtrait que les marchandises sont saines et entières. Aucun capitaine ne signerait pareille chose.

Peut-on donc retenir les marchandises sauvées ? Je ne le crois pas. Si la cargaison est mise à l'abri, s'il n'y a pas eu naufrage dans toute l'acception du mot, si le navire seul est perdu : le mandat du capitaine qui veut louer un autre navire n'est pas terminé. On doit donc lui remettre ce qu'il demande. A lui, par des constatations d'experts, de couvrir sa responsabilité.

2^o Lorsqu'il y a échouement simple et que le navire

(1) Circ. 30 juin 1820.

(2) Fournier et Nepveu, *Traité d'administration de la marine*, 3, p. 272.

peut être radoubé, quel est le rôle de l'administration ? Dans ce cas, elle ne doit faire qu'une enquête sommaire sur la cause de l'échouement et se retirer.

MM. Fournier et Nepveu dans leur *Traité d'administration de la marine* recommandent d'ailleurs aux commissions la plus grande circonspection et leur dit que, dans le doute, la non-intervention est toujours pour l'administrateur le parti le plus avantageux (1). En somme, ils ne doivent intervenir comme *negotiorum gestores* que lorsque les propriétaires ou leurs représentants sont absents, que le capitaine a disparu ou qu'il se trouve démonté par l'état de bris.

DIRECTION DES OPÉRATIONS DE SAUVETAGE PAR L'AUTORITÉ MARITIME.

Examinons le cas où, toutes les conditions étant réunies, le commissaire prend la direction des opérations de sauvetage. Avant qu'il ne soit sur les lieux, le syndic, déjà averti, doit donner les premiers ordres. Aussitôt rendu le commissaire doit activer le sauvetage et prendre les dispositions que les circonstances ordonnent. Il doit procéder aux opérations urgentes. Les réclamations viendront en temps et lieu, lorsque l'on aura mis à l'abri tous

(1) Fournier et Nepveu, *op. cit.*, 3, p. 272.

les objets qu'il est possible d'enlever à la mer. Le commissaire a le pouvoir, comme les propriétaires d'ailleurs, de requérir la force publique. L'ordonnance de 1681, article 31, ordonnait aux gouverneurs des places et commandants des garnisons de prêter main forte aux officiers de l'amirauté et aux intéressés. Une circulaire du 15 février 1873 ajoute, que le commissaire peut appeler la force publique des environs pour maintenir le bon ordre et assurer ses réquisitions. Il doit d'abord s'adresser à la gendarmerie des départements si celle qu'il a sous ses ordres est insuffisante et ce n'est qu'à défaut de celle-là qu'il peut réclamer l'aide de la troupe de ligne (1).

Les commandants de place doivent déférer à cette réquisition sous leur responsabilité (2).

Le syndic en attendant le commissaire requerra au besoin l'assistance des autorités locales. Les douaniers de service doivent d'après leurs instructions particulières assurer, en dehors de la surveillance spéciale qui leur incombe, la garde des objets que le flot apporte (3).

L'article 7, titre 9, livre 4 de l'ordonnance de 1681 ajoutait encore « que les voituriers, charretiers et mariniers étaient tenus de se transporter avec chevaux, harnais et bateaux au lieu du naufrage, à la première

(1) Circulaire du 15 mai 1826 rappelée par celle du 15 février 1873. *B. O.*, p. 152.

(2) Ordonnance de 1681, l. 4, t. 9, art. 31.

(3) Nivolon, *op. cit.*, p. 116.

somation qui leur en serait faite de la part des officiers de l'amirauté ou des intéressés au naufrage, à peine de 25 livres d'amende contre chacun des refusants ». L'ordonnance de 1770 porta la peine à 50 livres. L'article 475 du Code pénal accorde ce droit de réquisition à toute personne. La peine est prononcée par le juge de simple police.

On doit préférer pour travailler au sauvetage les matelots de l'équipage (art. 251, C. com.). On peut y employer les douaniers ou les soldats et dans ce cas ils ont droit à un salaire.

L'officier chargé du sauvetage doit inventorier les objets placés sur les grèves et en dresser procès-verbal (1). Il doit ensuite les faire transporter en magasin. Ce magasin ne peut être une dépendance de son habitation ou de ses propriétés (2). Il est sous la surveillance d'un gardien nommé par le commissaire de l'Inscription maritime (3). S'il y a des marchandises étrangères les préposés des douanes les gardent de concert avec ce gardien (4).

Le magasin, comme le terrain où l'on a d'abord déposé les objets, peut être occupé d'autorité (5).

Le commissaire fixera le nombre d'ouvriers à em-

(1) Ordonnance de 1681, l. 4, t. 9, art. 6, et art. 5, loi 9-13 août 1791.

(2) Déclaration du 10 janvier 1770, art. 10.

(3) Déclaration du 10 janvier 1770, art. 7.

(4) Déclaration du 6 août 1791, tit. 7, art. 1^{er}.

(5) Let. min., 21 décembre 1835; Circ. du 15 février 1873.

ployer et renverra tout individu qu'il ne voudra pas employer. Nul ne pourra travailler ou sauver sans autorisation (1). Le syndic des gens de mer pourra être employé comme conducteur de travaux et dans ce cas il ne sera pas considéré comme fonctionnaire (2).

Il sera tenu un rôle nominatif des travailleurs qui seront employés par marées ou par journées (3).

Les marchandises seront escortées jusqu'au magasin par la douane ; la direction des contributions indirectes sera prévenue s'il y a des boissons. Les magasins qui les renferment seront ouverts à toute réquisition des préposés (4).

Il sera dressé chaque jour un procès-verbal des opérations d'avant et après midi, jusqu'à la fin du sauvetage et la retraite du commissaire (5). Les valeurs et effets de portefeuille feront l'objet d'un inventaire particulier (6).

Si le navire naufragé est un bâtiment de commerce français, on établira le rôle de désarmement qui sera expédié même en cas de perte totale pour la constatation de la navigation des marins au sujet de leur pension (7).

Si la présence des marins naufragés n'est plus néces-

(1) Ordonnance de 1681, tit. 9, art. 8 ; Circ. 28 therm. an VII, art. 4.

(2) Dép. min., 4 novembre 1845.

(3) Ordonnance de 1681, art. 8 ; Décl. 10 janvier 1770, art. 9.

(4) Circ. min., 10 mai 1813.

(5) Valin, *Comment.*, art. 8 ; ordonnance de 1681 ; décret des 9-13 août 1791, art. 5.

(6) Circ. des 7 août 1829, 11 août 1832 ; Inst. gén. de 1859, art. 15.

(7) Inst. gén. de 1859, art. 40.

saire pour le sauvetage, on les renverra dans leurs quartiers par les voies les moins coûteuses (1).

Les matelots étrangers seront envoyés aux consuls de leur nation (2).

ENQUÊTE ET PUBLICITÉ.

« Que les commissaires de l'inscription maritime restent ou non chargés de la direction du sauvetage, dit M. Tartara (3), leur premier soin, après avoir fait administrer tous les secours aux personnes blessées ou asphyxiées dans le naufrage (4), pourvu à la mise en sûreté des survivants et assuré leur logement ainsi que leur subsistance (5), est de s'informer des causes du naufrage.

En cas d'échouement simple ne donnant pas lieu à sauvetage ils ne doivent prendre que des renseignements sommaires, mais en cas de bris ils doivent faire une minutieuse enquête sur la conduite du capitaine (6) et saisir les papiers de bord ainsi qu'une copie du rapport de mer fait par le capitaine suivant les termes des

(1) Décrets du 7 avril 1860 et du 15 septembre 1864.

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 34.

(3) Tartara, *Nouv. code des bris et naufr.*, n° 61.

(4) Ordonnance du 29 octobre 1855, art. 60 ; Instruct. du 25 avril 1833.

(5) Décret du 7 avril 1860, art. 14.

(6) Décret-loi du 24 mars 1852 ; Circ. 23 nov. 1860.

articles 246 et 247 du Code de commerce. Les papiers étrangers sont communiqués aux consuls et traduits s'il y a lieu par les courtiers interprètes (C. com., 80).

Une autre enquête doit être faite pour établir l'identité des noyés et constater les dispositions (1).

Le commissaire donne par télégraphe avis du sinistre au commandant de la division du littoral (2).

Il prévient en même temps par la même voie, le préfet maritime ou le chef du service de la marine dans le sous-arrondissement, le commissaire de l'inscription maritime du port de destination, celui du port d'attache ou du port de départ, selon les intéressés, enfin le ministre (3). Il prévient aussi l'administration sanitaire suivant les cas (4).

Le commissaire général tient dans la suite le ministre au courant de tout ce qui peut intéresser les familles, les propriétaires et assureurs (5).

Si le navire est étranger, le commissaire prévient le consul de sa nation.

Si les propriétaires sont inconnus, le commissaire fait publier l'avis dans plusieurs journaux (6).

D'après l'ordonnance de 1770, art. 5, les commissaires doivent encore faire afficher au lieu le plus appa-

(1) Ord., 29 oct. 1833, art. 60.

(2) Dép. min., 7 juill. 1865.

(3) V. Tartara, *op. cit.*, n° 63.

(4) Dép. du 21 mai 1830.

(5) Circ., 27 avril 1846, rappelée par celle du 19 juill. 1851.

(6) Circ., 15 janv. 1820.

rent de l'échouement ainsi qu'à la porte de leur bureau, le nom du navire naufragé, celui de sa nation, de son capitaine, du lieu de départ et du lieu de destination.

Le système de publicité que nous venons de décrire a remplacé la proclamation du naufrage au prône des paroisses du port et de la ville maritime la plus voisine, recommandée par l'ordonnance de 1681, et abrogée en 1695, par un édit du mois d'avril.

En somme, le commissaire doit faire tout son possible pour retrouver les propriétaires et les inviter à se mettre en possession des objets sauvés.

MESURES CONSERVATOIRES.

Le magasin dans lequel sont renfermés les objets sauvés doit avoir deux clefs dont l'une est toujours entre les mains de la douane.

Le commissaire fait visiter les marchandises avariées par des experts et ordonne ce qui lui paraît le plus utile pour les mettre dans un meilleur état. Il dresse un premier procès-verbal dans lequel il indique l'état dans lequel se trouvaient les marchandises avant le bénéfice et un second après l'opération (1).

Le règlement de 1816 a fixé à 1 an et 1 jour le temps

(1) Ord. 1681, art. 14. Valin, Comment. de cet article.

pendant lequel on devait conserver en nature les objets non susceptibles de détérioration ; mais ceux dont la vente immédiate s'impose sont vendus le plus promptement possible (1). Tels sont les animaux vivants ou les débris du navire, le sucre ou autres marchandises avariées. Ces fonds serviront à payer les premiers frais (2) et les nécessaires seront payés avant l'homologation (3). D'après M. Tartara (4), « la vente, soit des navires du commerce naufragés, soit de tous les objets non réclamés dont ils ont dirigé le sauvetage, est attribuée exclusivement aux commissaires de l'inscription maritime (5) qui, lorsqu'elle doit être de peu d'importance, peuvent se faire suppléer par leurs syndics, mais non par leurs gardes maritimes. Le commissaire fait publier la vente par affiches et insertions, et doit laisser une grande latitude à la visite des objets à vendre afin de faciliter la concurrence et la publicité ».

La douane doit être présente à la vente (l. 1791, art. 4). Quant aux administrateurs de la marine, ils ne peuvent directement ou indirectement se rendre adju-

(1) Ord. 1681, art. 43; Circ., 30 mars 1850.

(2) Ord. 1681, art. 43.

(3) Dép. du 21 avril 1825, *Prises*.

(4) Tartara, *op. cit.*, § 80.

(5) Le propriétaire qui ferait lui-même son sauvetage ferait faire expertises, ventes et bénéfices par les voies de la justice ordinaire ; les commissaires-priseurs ne peuvent s'opposer aux ventes administratives du produit des prises et naufrages (Circ., 20 avril 1822). Arrêté du 17 floréal an IX, art. 1^{er}; Circ., 20 avril 1832, *Prises*, et déc. des finances du 30 juin 1824.

dicataires (175 C. pén.). La coque du navire peut être vendue, si de l'avis de 3 constructeurs elle ne peut être réparée (1).

Les bois de construction ainsi que les objets qui peuvent servir sont acquis à la marine qui les paie sur estimation, après un an et un jour de dépôt sans réclamation (2).

On remet comme titre de propriétaire aux acheteurs un extrait du procès-verbal de vente. Pour être mis en possession ils doivent justifier au commissaire de la quittance du trésorier des Invalides (3).

Tous les produits de ces ventes d'objets provenant de naufrages sont versés sur le champ en entier à la caisse des gens de mer sauf à y imputer les dépenses s'y rapportant. Ces dispositions s'appliquent également aux produits des objets conservés pendant un an et un jour (4).

Ces produits seront au 15 février de chaque année versés à la caisse des Invalides à titre de continuation de dépôt, s'il n'y a pas eu de réclamation et si l'on n'en prévoit pas de prochaine (5).

(1) Ord. 1770, art. 14.

(2) Voir dans l'historique des législations étrangères une disposition analogue dans le Gragas d'Islande. Règlement, 17 juillet 1816, art. 17.

(3) Circ., 13 avril 1824, *Prises*.

(4) Circ., 6 décembre 1813, *Inval.*; Règlement, 17 juillet 1816, art. 35 et 110; Circ., 29 novembre 1823, *Inval.*; Instruct. gén., 19 décembre 1859; Instruct. minist., 22 juin 1867.

(5) Circ., 28 octobre 1848.

LIQUIDATION.

L'ordonnance de 1370 voulait qu'à défaut de propriétaires ou de leurs représentants s'offrant pour avancer les salaires des ouvriers, les officiers de l'amirauté nommassent d'office un commissionnaire choisi parmi les négociants qui, moyennant certains avantages pécuniaires (1/2 0/0 et vacation de 6 francs par jour), les remplaçât à ce sujet.

Le décret des 9-13 août 1791 ramenant à un mois, suivant l'ordonnance de 1681, le délai de vente des marchandises les plus périssables (1) dans le but de désintéresser les ouvriers dans un plus bref délai, rendit moins utile la disposition préexposée que l'ordonnance de 1770 n'avait préconisée que parce qu'elle avait différé la vente à 3 mois. Il semble d'ailleurs que si le paiement immédiat des ouvriers devenait indispensable la caisse des Invalides devait avancer les frais sauf à se faire rembourser sur le produit des ventes. Beaussant (2) croit qu'on pourrait dans ce cas appliquer la disposition

(1) Nous avons vu précédemment que les objets qu'on ne peut conserver sont vendus immédiatement : au bout du mois on vend toutes les marchandises les plus périssables, celles qu'on ne pourrait impunément conserver un an. L'ordonnance de 1770 ne voulait voir vendre au bout de trois mois que jusqu'à concurrence des salaires des ouvriers.

(2) Beaussant, *op. cit.*, II, p. 135.

de l'ordonnance de 1770. Nous ne sommes pas de son avis.

L'ordonnance de 1681, voulait que les salaires des ouvriers fussent taxés raisonnablement. Le décret des 9 et 13 août 1791 décidait que c'était au juge de paix de faire provisoirement le règlement des salaires. En cas de contestation le tribunal de commerce était appelé à se prononcer.

Actuellement l'administration de la marine, lorsque c'est elle qui dirige le sauvetage, fixe définitivement la taxe des ouvriers.

Bizarre anomalie : lorsque ce sont les propriétaires qui ont la direction des travaux, en cas de contestation, la taxe est fixée par le tribunal de commerce. Et cependant dans les deux cas les frais sont à la charge de la même personne : le propriétaire de l'épave. Nous avons déjà précédemment discuté cette question, nous n'y reviendrons pas ici.

Voici comment procède l'administration. Le commissaire, dit M. Tartara (1), règle les salaires à allouer à chacun, à raison de la nature de son emploi, et aussi de l'importance des travaux qui lui sont confiés (2). Il ne doit pas avoir égard aux conventions faites par le capitaine, par l'équipage, au moment du danger, si le prix lui paraît excessif et si l'on a profité des circonstances pour

(1) Tartara, § 95.

(2) Ord. de 1681, art. 11 ; déc. du 9 août 1791, tit. 1, art. 8 ; arrêté du 17 floréal an IX ; dép., 27 ventôse an XIII.

le lui extorquer (1). Si on ne peut considérer le capitaine comme ayant cédé sous l'empire de la peur ou de l'impérieuse nécessité, la convention est valable (civ. 1134).

Les frais du sauvetage sont privilégiés comme ayant conservé la chose (art. 2102, C. civ.).

Leur ordre de privilège ou d'imputation serait celui-ci, d'après M. Tartara :

D'abord les salaires d'ouvriers dont nous venons de parler ; puis les frais de justice (2), de transport, les loyers de magasins, les frais de surveillance (3) et d'expertise. Viennent ensuite les loyers d'équipage, leurs frais d'entretien et de rapatriement, car le premier devoir du commissaire est de leur procurer les premiers secours nécessaires, nourriture et vêtements, de manière à les mettre en état de regagner leurs quartiers respectifs (art. 278, C. comm.) (4).

Enfin les frais d'administration, les frais de vente et les frais divers.

(1) Valin, *Comment.*, art. 11 ; Beaussant, 2, 139. Comparer, dans cette étude, avec le chapitre traitant des législations étrangères, p. 186.

(2) Ils sont très minimes et faits seulement pour parvenir à la vente et à la distribution du prix (Tartara).

(3) Les vacations des officiers d'administration de la marine, des douanes, etc., sont fixées par des tarifs (V. Code de Tartara).

(4) Circ., 2 déc. 1834 ; 13 oct. 1854.

ÉTAT LIQUIDATIF.

Pour établir la liquidation dont nous venons de parler le commissaire dressera une double expédition d'un état dressé ainsi qu'il suit :

- 1° Le détail des objets sauvés avec leur valeur ;
- 2° Les recettes ;
- 3° Les dépenses ;
- 4° La balance des recettes et des dépenses ;

La répartition est faite au marc le franc de la valeur des objets sauvés (1).

En cas d'excédent de dépense, l'État en supportera les frais (2). Mais ces frais ne sont supportés par l'État que s'ils ne sont pas couverts par le produit des ventes, augmentées du fret dû pour les marchandises (3).

(1) Circ., 30 juin 1820.

(2) Circ., 6 juin 1828 ; décret, 7 avril 1860. Les propriétaires ne sont pas personnellement tenus des frais. Ils ne sont en effet tenus de les payer qu'au cas où ils réclameraient les objets sauvés. Pour ce qui concerne les loyers des marins et autres questions, nous ne nous en occuperons pas, cela ne rentre pas dans notre sujet et nous entraînerait trop loin.

(3) Arrêté du 5 germ. an XII, art. 7 ; dép. min., 13 oct. 1854 ; décret du 7 avril 1860, art. 14 ; circ., 3 juill. 1872. Pour de plus amples renseignements sur la question de la gestion des sauvetage et liquidation des frais nous renvoyons aux livres de M. Tartara, *Code des bris et naufrages*, et de MM. Fournier et Nepveu, t. 3, tit. 4.

REMISE DES OBJETS SAUVÉS.

Nous avons déjà vu précédemment que les propriétaires ou leurs représentants étaient, sur présentation de leurs titres, mis en possession des navires naufragés dont ils pouvaient à leur gré gérer le sauvetage.

Lorsqu'ils ne se présentent qu'après ce sauvetage, ils sont également remis en possession des objets ou de leur valeur, moyennant certaines conditions. La remise est faite aux étrangers, comme aux nationaux, aux mêmes conditions. Les consuls, moyennant une convention internationale, peuvent prendre possession des objets. S'il n'y a pas de convention spéciale, l'administration admet l'intervention des consuls en cas de réciprocité :

Les propriétaires doivent : 1° Verser à la caisse des gens de mer la somme nécessaire pour acquitter les frais faits par l'administration ;

2° Justifier de leur qualité de propriétaires, de la même façon que précédemment pour procéder eux-mêmes à la direction du sauvetage ;

3° Demander la mainlevée garantissant la marine de toute réclamation ultérieure. Cette demande doit être approuvée par le commissaire de l'Inscription maritime et, s'il y a lieu, par le commissaire général, et admise par le préfet maritime. Si l'administration ne trouvait pas

les justifications suffisantes, les réclamants devraient faire établir leurs droits par les tribunaux (1).

4^e Enfin donner quittance au moment de la prise en possession des objets.

Le droit de réclamation n'est pas toujours absolu : en cas de sauvetage d'objets en pleine mer ou d'effets de propriété ennemie, le sauveteur a droit au tiers. En cas de relèvements d'ancres, les pilotes ont droit au quart ou au sixième, suivant les cas, pour les ancres françaises, et à la moitié ou au tiers, pour les ancres étrangères. En cas de sauvetage d'objets tombés au fond de la mer, et faisant obstacle à la navigation, les sauveteurs deviennent pleinement propriétaires du tout. Nous nous occuperons plus loin de ces cas spéciaux.

DÉLAI DE RÉCLAMATION.

Nous arrivons à la question intéressante du délai de réclamation : pendant combien de temps les propriétaires pourront-ils revendiquer leurs objets ou réclamer le produit de leur vente ?

Sous l'empire de l'ordonnance de 1681, « les vaisseaux échoués et les marchandises et autres effets provenant des bris et naufrages, trouvés en mer ou sur les grèves » pouvaient être réclamés dans l'an et jour de la

(1) V. Fournier et Nepveu, 3, p. 288.

publication qui en avait été faite et étaient rendus aux propriétaires ou à leurs commissionnaires en payant les frais faits pour les sauver (art. 24, liv. 4, t. 9).

Cette disposition se présentant au moment où le droit d'épave enlevait leurs biens aux naufragés établissait clairement en faveur de ceux-ci le maintien de leur propriété. Ce délai d'an et jour, institution du moyen âge semblait peut-être un peu exigu : toutefois si nous en croyons Valin (1), il n'était pas fatal. Mais ceci n'était qu'une concession du roi : ce délai, reste du droit inique de bris, devait être étendu (2). Chose curieuse, il ne l'est pas encore aujourd'hui et l'article 24 est le seul monument de droit fixant en France le délai de réclamation des objets naufragés. Il est vrai que continuant la tradition, le délai est de moins en moins fatal, que depuis longtemps le droit aux choses naufragées non réclamées ayant été donné par le roi aux invalides de la marine, « la caisse des Invalides a tout de suite senti, dit Beausant (3), que les marins pour qui elle était faite ne pouvaient songer à profiter du désastre d'autres marins, la

(1) Valin, l. 4, t. 9, art. 24. Le texte de la loi était cependant formel : Art. 26 : « Si les vaisseaux et effets échoués sur le rivage ne sont point réclamés dans l'an et jour, ils seront partagés également entre nous ou les seigneurs auxquels nous aurons cédé notre droit, et l'amiral... ».

(2) On retrouve ce délai dans l'arrêté du 2 prairial an IX sur la législation des prises. Nous trouvons des cas où ce délai est fatal, le cas de l'article 36 entre autres : c'est à déplorer, car cette incurie du législateur est préjudiciable aux intéressés.

(3) Beausant, 2, § 613.

position de l'ayant droit a modifié l'exercice du droit. On a fait pour les effets naufragés dont la réclamation était fixée à un an ce qu'on a fait pour les effets des gens morts en mer pour la réclamation desquels le délai était porté à 2 ans ; on a conservé le prix des objets qu'il faut bien vendre à l'expiration de chacun de ces délais, et qu'on ne peut conserver en nature dans les magasins, et on a rendu ce prix aux intéressés à quelque époque qu'ils aient présenté leur réclamation ».

L'époque de la réclamation n'est toutefois pas indéterminée. Lorsque les sommes provenant des sauvetages sont restées 30 ans à la caisse des gens de mer elles sont versées à la caisse des Invalides qui en devient propriétaire (1).

(1) 1 et 4, D., 14 novembre 1885. Cette règle pourrait recevoir exception dans le cas où l'effet naufragé serait de propriété ennemie. Il devrait appartenir à l'Etat en vertu de son droit de confiscation et parce que les propriétaires étant ennemis n'auraient pas le droit de le réclamer. Telle était la jurisprudence du temps de Valin, jurisprudence qu'il attaque d'ailleurs et à laquelle l'amiral alors en cause s'était soumis. Aujourd'hui, en droit rigoureux, la caisse des Invalides ne pourrait, pas plus qu'autrefois, rien prétendre à ces sortes de naufrage. L'Etat semble cependant se relâcher de ses droits. Il les abandonne pour les propriétés ennemies trouvées en pleine mer et dans une décision du Conseil d'Etat du 29 mai 1841 rapportée par Merlin (*Rép.*, v° *Naufrage*) l'Etat ne semble revendiquer un navire ennemi échoué que parce que l'échouement était fait dans un but de fraude, laissant ainsi entendre que s'il avait été dû à un cas fortuit il l'eût abandonné à la caisse des Invalides. Ce n'en est pas moins une libéralité de sa part. Les pirates sont assimilés aux ennemis. V. arrêts du Conseil d'Etat des 22 août 1690, 10 mars 1691, 3 janvier 1693 ; Valin, 1, 4, t. 9, *Comm.*, art. 26 ; Beaussant, p. 66 et 67.

Ce que nous venons de dire ne s'applique qu'aux objets sauvés par l'administration de la marine.

L'action civile en restitution d'objets naufragés soustraits par suite de crime ou de vol se prescrit par 10 ou 3 ans (1).

Si l'objet a été perdu il peut être revendiqué pendant 30 ans entre les mains de celui qui l'a trouvé, pendant 3 ans seulement entre les mains du tiers détenteur (2) et moyennant remboursement du prix au cas où ce dernier l'aurait acheté en foire ou chez un marchand (3).

Le délai est le même pour les étrangers que pour les nationaux.

DROITS DES INVENTEURS SUR CERTAINES ÉPAVES.

I. — Navires et effets trouvés sur le rivage.

Ceux qui trouvent des objets jetés par les flots sur le rivage, n'ont droit qu'à un simple salaire basé sur le prix de la journée (4). Nous avons vu l'application de ce règlement au sujet du sauvetage des navires, où chacun est rétribué suivant son travail. En ce qui concerne les objets trouvés isolément à la côte, et que l'administration de la marine qualifie plus spécialement du

(1) Art. 637 et 638 du Code d'Instruction criminelle.

(2) Art. 2279 du Code civil.

(3) Art. 2280 du Code civil.

(4) Règlement du 17 juillet 1846, art. 26.

nom d'épaves, la déclaration doit être faite au commissaire dans les 24 heures : le sauvetage, le bénéficiement, la vente sont faits d'après les mêmes règles que pour les navires. Le sauveteur a droit à une indemnité. En cas de contestation à ce sujet, entre l'inventeur et le propriétaire, les tribunaux de commerce sont saisis de l'affaire ; si au lieu du propriétaire c'est avec l'administration qu'existe le différend, elle reste juge — tout en étant partie — de la somme à accorder. Nous avons déjà signalé cette anomalie, plusieurs fois, au cours de cette étude.

Il y a quelques exceptions à la règle.

La principale de ces exceptions concerne les cadavres. L'inhumation des cadavres, s'ils étaient reconnus de religion catholique, devait, d'après l'Ordonnance de 1681, article 34, être faite par le curé de la paroisse et cela, sous peine de saisie de son temporel. Aujourd'hui la loi ne parle pas de religion, l'inhumation doit être ordonnée par le maire sur l'avis de l'officier des classes.

En premier lieu, le commissaire doit partager les vêtements entre ceux qui auront tiré le cadavre sur les grèves et ceux qui l'auront porté au cimetière (1). Ces vêtements leur appartiennent en vertu de la loi (2).

C'est une dérogation au droit de réclamation des héritiers.

(1) Ordonnance de 1681, l. 4, t. 9, art. 35.

(2) L'article 717 du Code civil renvoyant aux dispositions spéciales sur les épaves maritimes, l'ordonnance de 1681 a encore force de loi.

En second lieu « s'il se trouve sur le cadavre, argent monnayé, bagues ou *autre chose de prix*, le tout sera déposé au greffe de l'amirauté (1), pour être rendu à ceux à qui il appartiendra, s'il est réclamé dans l'*an et jour*, sinon il sera partagé également entre le roi, l'amiral et celui qui l'aura trouvé, les frais de justice et de l'inhumation préalablement pris » (2).

Voici reparaître le délai d'an et jour, nous savons que la caisse des Invalides ne le considère pas comme fatal. Cet article n'aurait donc pas autant d'importance si la question ne se compliquait de l'intervention de l'inventeur auquel la loi accorde au bout d'un an et un jour le droit au tiers des valeurs trouvées sur le cadavre, concurremment avec la caisse des Invalides représentant le roi et l'amiral.

Peut-on faire attendre 30 ans, à l'inventeur, la remise du tiers auquel il a droit, comme il est de jurisprudence administrative de faire attendre la caisse des Invalides ?

Il nous semble que non : l'inventeur au bout de l'an et jour, fort du texte de la loi, peut réclamer son tiers

(1) L'amirauté fut d'abord chargée de la levée des cadavres (Ord. de 1681), puis les juges de paix (décret, 9-13 août 1791), enfin l'administration de la marine (17 floréal an IX). C'est donc au commissaire de régler les frais de justice et d'inhumation, de dresser l'état des choses trouvées sur les cadavres, de consentir l'abandon des vêtements et de faire le partage du tiers au bout de l'an et jour.

Le juge de paix n'assiste plus à la levée des cadavres que comme officier de police judiciaire.

(2) Ordonnance de 1681, l. 4, t. 9, art. 36.

des valeurs (1) laissant les deux autres tiers en dépôt à la caisse des gens de mer, attendre pendant 30 ans le réclamateur.

Valin, que préoccupait cette question, tenta d'assimiler (2) les cadavres trouvés sur les grèves aux gens morts en mer et de cette façon le délai de réclamation des effets et valeurs devenait de deux ans, en vertu de l'ordonnance de 1739 (3).

Mais cette assimilation n'est pas possible : en effet l'ordonnance de 1681 traite au titre des naufrages (4) des cadavres trouvés sur les rivages et s'occupe dans un autre chapitre (5) de la succession des gens morts en mer. Elle fait donc une distinction : elle traite les effets des cadavres comme épaves maritimes, alors que le genre de dévolution tout différent (6) qui consiste à attribuer, à l'hôpital du lieu de retour, le tiers du produit des effets successoraux (tiers qui en 1712 passa avec le tiers du roi à la caisse des Invalides et auxquels se joignit en 1791, le tiers de l'amiral), ressemble au système de dévolution qui attribue à l'hôpital, l'héritage des effets laissés par un malade qui y meurt.

Aussi pour que la disposition de l'article 36 soit ap-

(1) L'article 717 du Code civil est formel quand il renvoie aux lois spéciales qui régissent les épaves maritimes.

(2) Art. 36, *Commentaire* (l. 4, tit. 9. Ordonnance de la marine).

(3) Ordonnance du 23 août 1739, art. 6.

(4) Liv. 4, tit. 9.

(5) Ordonnance de 1681, liv. 3, tit. 11.

(6) Ordonnance de 1681, liv. 3, tit. 11, art. 9 et 10.

plicable, faut-il que le cadavre ait été *trouvé* sur la grève : si on le découvrait à la suite de recherches spécialement faites, l'article 36 ne s'appliquerait plus. Ce droit, du tiers, à réclamer, au bout d'un an et un jour, sa part des valeurs d'un cadavre est un reste du droit de bris ; nous signalions dans un précédent chapitre l'inconvénient de n'avoir pas un délai de réclamation fixé d'après une législation plus moderne : nous disions que le délai de 30 ans n'était qu'une tolérance de l'administration et que, dans certains cas, le délai d'un an et un jour qui est le délai légal pouvait être fatal : ce cas se présente dans l'article 36. Qu'on fixe un salaire pour l'inventeur du cadavre, soit : mais que l'on supprime ce droit éventuel au tiers, débris de la législation du moyen âge, qui a peut-être fait commettre plus de crimes qu'il n'a rendu de services. Combien de riverains ont laissé mourir de naufragés dans le but de partager plus tard leurs dépouilles (1).

II. — Navires et effets (2) trouvés en pleine mer ou tirés de son fond.

« Si les effets naufragés ont été trouvés en *pleine mer*

(1) Voir pour plus de développement la savante discussion de M. Beaussant sur ce sujet, 2, p. 68 à 78.

(2) Les prescriptions de l'ordonnance de 1681 relatives aux épaves ont une portée générale et il a été reconnu qu'elle ne s'applique pas seulement aux objets naufragés, que notamment l'inventeur de poteaux arrachés de terre par le flot et recueillis en mer est tenu

ou tirés *de son fond*, la troisième partie en sera délivrée incessamment (1) et sans frais, en espèce ou en deniers, à ceux qui les auraient trouvés et les deux autres tiers seront déposés pour être rendus aux propriétaires s'ils les réclament dans l'an et jour, après lequel ils seront partagés également entre nous et l'amiral, les frais préalablement pris sur les deux tiers (2) ».

Nous avons déjà parlé du délai de réclamation d'an et jour, qui aujourd'hui est administrativement étendu à 30 ans, que nous avons vu appliquer dans le chapitre précédent; il est ici complètement supprimé au profit de l'inventeur qui a droit *incessamment* à la 3^e partie des effets naufragés, en espèce ou en deniers. Ce tiers lui est délivré sans frais : l'expression sans frais est catégorique, elle indique suffisamment que non seulement

d'en faire la déclaration. Poitiers, 28 mars 1884; Dalloz, *Supplément au Répertoire*, v^o *Epaves maritimes*.

(1) Cette quotité fixe n'est plus admise que dans quelques pays étrangers : Citons entre autres la Russie : l'ukase du 31 mai 1836 accorde à l'inventeur le quart du navire perdu à plus d'une verste, le 1/8 du navire perdu à moins d'une verste.

(2) Art. 27, l. 4, tit. 9, ordonnance de 1681. Cet article, ainsi que l'article 26, a actuellement encore force de loi (Cour de cass., arrêt du 6 mai 1884). En effet, dit M. Desjardins, *op. cit.*, 1, 90, on ne trouve dans le Code de commerce aucun titre correspondant au titre 9, ni aucune disposition concernant l'indemnité de sauvetage. Or la loi du 15 septembre 1807, art. 2, porte qu'à dater du 1^{er} janvier 1808 « toutes les anciennes lois touchant matières commerciales sur lesquelles il est statué par le Code de commerce sont abrogées ». Celle-ci ne l'est donc pas. Ce raisonnement s'applique à toutes les autres dispositions de l'ordonnance sur lesquelles nous nous appuyons dans cette étude.

les frais de justice, d'administration, de sauvement, payés à des tiers ne seront pas imputés sur sa part (1), mais encore que les frais de partage et les frais de vente de la chose qui sont généralement répartis proportionnellement entre les copartageants, ne suivent pas ici la règle générale et sont supportés uniquement par les 2/3 restant (2).

Les droits de douane seuls sont à la charge de l'inventeur pour le tiers qui lui revient.

L'inventeur peut-il refuser le tiers auquel il a droit pour réclamer le paiement de ses frais de sauvetage? Cela est hors de doute : le droit du tiers n'est pas un forfait avec les sauveteurs, mais une faveur qu'on a voulu leur accorder (3). Mais dans ces frais de sauvetage doit-on comprendre le prix du fret? La question est négativement résolue par la marine. Tartara (4) qui admet l'option pour l'inventeur entre le tiers ou le montant des dépenses, ajoute que bien entendu il ne sera pas question de fret. Un arrêt de la Cour de Rouen (5)

(1) S'il renonçait au tiers pour réclamer les frais de sauvement, y trouvant mieux son compte, il paierait les frais, n'en étant plus dispensé, et devrait laisser passer avant eux les frais de vente, de garde et de magasin. Dufour, t. 4, p. 353, note 2. Cité par Demangeat, Clunet, *Journal de droit international*, 1885, p. 146.

(2) V. dans le même sens, Valin, l. 4, tit. 9, *Comment.*, art. 27. Beaussant, 2, § 625.

(3) Beaussant, *op. cit.*, 2, p. 80.

(4) Tartara, *op. cit.*, § 161. Il se base sur les circulaires des 16 novembre 1821, 31 août 1822. A. M., 1835, p. 63.

(5) Arrêt du 14 juillet 1832. Le débat s'était engagé au sujet d'un fret de 1175 francs qu'avait fixé le tribunal de commerce et contre

semble lui donner raison : il prétend que si le sauveteur renonce à son tiers pour s'en tenir aux frais, il n'aura pas le prix du fret parce que le fret serait un bénéfice.

Le contraire nous semblerait plutôt admissible : le sauveteur renonce au tiers pour rentrer dans ses dépenses : or le transport de la cargaison en lieu sûr, lui a d'abord fait perdre du temps : il s'est détourné de sa route, ou bien il a allongé son voyage pour déposer les effets naufragés. Pendant ce temps, il n'a pu prendre d'engagements, ce qui lui a peut-être valu la perte de frets avantageux. Toutes ces raisons doivent être prises en considération par le tribunal qui ne peut manquer de compter le prix du fret dans les frais du sauvetage.

Nous avons jusqu'ici parlé des effets naufragés en général trouvés en pleine mer, selon le texte de l'article 27. Une question qui aujourd'hui n'est plus discutée mais que nous citerons pour mémoire fut posée par Valin (1) pour savoir si un navire abandonné en mer était assimilé à un effet naufragé de l'article précité.

Regusse (2) aurait rapporté un arrêt d'après lequel en pareil cas il n'était dû qu'une simple récompense au lieu du tiers sous prétexte qu'il n'y avait pas là nau-

lequel le commissaire avait interjeté appel. « Cette acceptation des tribunaux par le commissaire, dans la fixation des frais de transport d'une épave se réfère à la question grave de compétence que nous avons précédemment examinée. V. Beaussant, *op. cit.*, 2, p. 80.

(1) Valin, l. 4, tit. 9. *Comment.*, art. 27.

(2) Regusse, cité par Valin. *Comment.*, art. 27.

frage : et Valin répond : qu'importe puisque le naufrage en pareil cas est inévitable ?

Aujourd'hui il est unanimement reconnu qu'en cas de sauvetage d'un navire abandonné il y a lieu d'attribuer l'indemnité du $\frac{1}{3}$. Comment admettre que la loi donne le $\frac{1}{3}$ au sauveteur d'un ballot, et le refuse au sauveteur d'un navire ? Le sauvetage d'un navire est plus long, plus périlleux, quelquefois impraticable si le sauveteur ne se détourne de sa route et ne retarde sa propre navigation. Affaiblir la rémunération c'est peut-être empêcher le sauvetage (1).

L'inventeur dans ce cas devient-il propriétaire de ce tiers ou a-t-il seulement un droit de créance contre le propriétaire ?

Les avis sont partagés. M. Demangeat qui, en 1884, eut l'occasion d'être rapporteur devant la Cour de cassation dans un affaire d'indemnité (2), fit paraître, en 1885, une étude sur ce sujet (3) et prétendit « que celui qui trouve un navire en pleine mer en devient possesseur et non propriétaire ». Il se forme alors, dit-il, un quasi-contrat de gestion d'affaires. « L'inventeur n'est pas copropriétaire, mais a un droit de créance comme *negotiorum gestor* malgré la remise en nature, d'ailleurs Valin ajoute plus loin qu'on paie au sauve-

(1) Desjardins, 1, n° 90.

(2) Crouan c. Wright et Breakenridge, Cass., 6 mai 1884 ; Clunet, 1884, *Journal de droit international*, p. 157.

(3) Clunet, *op. cit.*, 1885, p. 143.

teur un tiers *de la valeur* tant du navire que de la cargaison (1).

L'opinion contraire est plus généralement adoptée. Tartara (2) parle de l'attribution en cas de naufrage d'un tiers en propriété aux sauveteurs.

Beaussant (3) admet que l'inventeur de l'épave en devient copropriétaire.

Desjardins (4) et Laurin (5) classent, comme mode d'acquisition de propriété des navires, l'indemnité du 1/3. « Ce mode, ajoute Laurin, n'est pas spécial aux navires, il s'applique à tout objet naufragé ; de plus l'acquisition de propriété ne porte pas sur toute la chose ; mais simplement sur un tiers de sa valeur. »

Genevois (6), se posant la question prétend que, si l'occupation est un mode d'acquisition primordial, la loi est un mode immédiat.

Caumont (7) est aussi du même avis. Le texte de l'ordonnance de 1681 (8) est d'ailleurs tout à fait explicite : le tiers des effets en espèces ou en deniers, sera incessamment remis à l'inventeur, dit-il ; du moment que le

(1) Le tribunal de commerce de Nantes jugeant l'affaire précitée (Crouan c. Wright et Breakendridge) ne reconnaissait qu'un droit de créance et établissait un quasi-contrat.

(2) Tartara, *op. cit.*, n° 166.

(3) Beaussant, *op. cit.*, 2, p. 149.

(4) Desjardins, *Dr. comm. marit.*, 1.90.

(5) Laurin, *Dr. commercial*, 10.

(6) Genevois, *Jurisp. comm. et marit. de Nantes*, 1882, 1^{re} partie, 257 et suiv.

(7) Caumont, *Dict. de dr. maritime*, v° *Epaves*.

(8) Art. 27, l. 4, t. 9.

partage en espèces doit être fait, s'il est possible, le sauveteur copartageant est naturellement copropriétaire : le partage en deniers — c'est-à-dire la licitation — ne se faisant qu'en cas de partage matériel impossible. La propriété n'en subsiste pas moins (1).

Pour donner droit à cette indemnité du tiers, le navire doit être sauvé en *pleine mer*. Ces mots, si nous en croyons M. Tartara (2), ne doivent pas toujours être pris trop à la lettre : on peut avoir droit au 1/3 quand on sauve des objets en vue des côtes (3). La jurisprudence (4) a admis un système analogue : il n'est pas nécessaire que les objets soient trouvés en pleine mer : « il suffit qu'ils aient été rencontrés à une distance telle du rivage qu'ils soient de fait abandonnés au caprice des vents et des flots » (5) et qu'ils puissent « se perdre on ne sait où » (6).

Citons quelques arrêts : Une décision du 20 janvier

(1) Desjardins, *op. cit.*, 1, n° 90.

(2) Tartara, *op. cit.*, n° 161, citant l'article 26 du règlement du 17 juillet 1816.

(3) Dép. du 30 sept. 1850, futailles de vin recueillies et déposées à l'île de Ré.

(4) La jurisprudence s'est établie au sujet des contestations entre les sauveteurs et les propriétaires. Lorsque ceux-ci, ne s'étant pas présentés, sont remplacés par l'administration, c'est elle qui est seule juge des indemnités à allouer, et le ministre juge en dernier ressort. Anomalie frappante que nous avons déjà longuement exposée précédemment.

(5) Tartara, *op. cit.*, n° 161.

(6) Desjardins, *op. cit.*, 1, n° 90.

1813 (1) déclare que l'attribution de la 3^e partie des effets naufragés aux sauveteurs ne s'applique qu'aux effets trouvés en pleine mer ou sauvés de son fond, nullement aux effets sauvés d'un vaisseau à proximité de la côte où il a échoué.

Un arrêt du tribunal d'appel de Poitiers avait déjà affirmé cette jurisprudence (2).

Beaussant (3) cite un arrêt de la Cour de Poitiers (4) maintenant à un sauveteur, une indemnité de 6.000 fr., fixée par experts, au lieu du 1/3 du navire, parce que le navire n'était pas en pleine mer, étant échoué sur des rochers distants environ d'une lieue de l'île d'Aix.

En Angleterre et en Amérique, il n'y a pas de distinction entre les navires trouvés en mer ou près des côtes : « Partout où le navire a été sauvé, il y a sauvetage dans le sens de la loi maritime » (5).

Le navire doit être, de plus, abandonné : l'arrêt cité par Beaussant et dont nous venons de parler, avait comme deuxième considérant, le fait que le navire ayant été quitté par l'équipage et le capitaine, seulement pour chercher du secours, n'était pas *res pro derelicta habita* (6).

(1) Sirey, 1814, 2, 168 (Franklin c. adm. des douanes), Conseil des Prises.

(2) Arrêt du 2 thermidor an X (Pêcheurs de l'île Dieu c. capitaine du brick St-Joseph); S. 1801-1802, 2, 199.

(3) Beaussant, *op. cit.*, II, n° 628.

(4) Cet arrêt d'après lui serait de 1836 ou 1837.

(5) V. Dixon, p. 663, cité par Desjardins, 1, n° 90.

(6) V. dans le sens contraire, un arrêt de la Cour d'Aix du 23 mars 1868.

Les objets trouvés, dit M. Tartara (1), doivent être abandonnés sans esprit de retour : il faut que le propriétaire ait renoncé à exercer sur eux son action et sa puissance.

Le navire est trouvé, dit la jurisprudence (2), « quand il flotte avec de grosses avaries, la cale pleine d'eau, ne se soutenant que grâce à la nature de sa cargaison », ou (3) « quand on ne voit à son bord que des cadavres ou des hommes devenus tout à fait incapables de tenter le moindre effort ».

Il ne l'est pas quand on l'a simplement remorqué même dans des circonstances difficiles et dangereuses, mais alors qu'il avait à bord son capitaine et ses matelots (4). Il ne l'est pas, même quand un seul homme reste à bord pour le gouverner luttant encore pour la conservation de son bâtiment et pour son propre salut (5).

Il ne suffit pas d'avoir aperçu le navire et d'en avoir pris possession : il faut complètement le sauver et le ramener à bon port. Il n'y a sauvetage accompli, dit M. Bédarride, que lorsque le navire sauveté est ancré dans le port de refuge (6). Si le premier sauveteur s'est vu dans l'obligation de recourir à l'aide d'un ou plusieurs autres

(1) Tartara, *op. cit.*, n° 166.

(2) Cour d'Aix, 23 mars 1868.

(3) Cour de Rouen, 2 décembre 1840 ; *Cour de Rouen*, 1840, p. 483.

(4) Rouen, 4 juillet 1871, D. 1872, 2, 115.

(5) Rennes, 23 mai 1867, D. 1870, 2, 77. V. Desjardins, 1, n° 90, à ce sujet.

(6) Bédarride, t. 1, n° 39, cité par Demangeat, Clunet, 1883, p. 143.

pour conduire le navire en sûreté, la prime doit être répartie entre tous les sauveteurs, pourvu qu'ils aient tous contribué au sauvetage (1) : le premier a seulement droit à la plus grande part (2). Un remorqueur ayant aidé des pêcheurs dans des circonstances de ce genre, il fut jugé qu'il aurait droit non à une simple indemnité de remorquage, mais à une part proportionnelle du tiers (3). Le sauvetage d'un navire ennemi donne droit également à l'indemnité du tiers, quand il est accompli dans les circonstances de l'article 27.

Mais comment va-t-on répartir cette prime entre les sauveteurs ? Deux navires peuvent avoir aperçu l'épave en même temps. Dans ce cas le tiers en appartiendra au premier qui l'aura occupée. S'ils l'abordent tous deux au même moment, le partage, nous dit Beaussant (4), « paraît devoir être fait également sans avoir égard au plus ou moins grand nombre d'hommes de chaque navire et aux différences de force et de tonnages car chacun séparément eût pu accomplir en entier la besogne du sauvetage ». Tartara est d'un avis contraire et voudrait voir opérer le partage en raison du nombre respectif des hommes composant l'équipage (5). Nous inclinierions plutôt dans ce sens.

(1) Conseil d'État, 10 février 1816.

(2) Cour de Douai, 22 novembre 1839.

(3) Rouen, 2 décembre 1840, *J. R.*, 1840, p. 485. V. Dufour, t. I, n° 251 ; Rouen, 18 mars 1852, *R. de Rouen*, 1852, 1, 81.

(4) Beaussant, 2, n° 629.

(5) Tartara s'appuie sur la décision du 17 novembre 1826, notifiée

L'ordonnance, en fixant les droits des sauveteurs sur les épaves, a compris sous cette dénomination, dit M. Tartara (1), ceux qui les auront sauvées directement ou indirectement : donc, l'armateur et l'équipage. L'administration, pour faire le partage, renvoie (2) au commentaire de Valin (3), d'après lequel, à défaut de contrat, les deux tiers reviendront aux propriétaire et armateur et le troisième tiers au capitaine et à l'équipage (4); ceci, comme en matière de prises, à défaut de conventions particulières : si le navire est armé à la part, les portions seront établies selon les stipulations du contrat (5). Entre membres de l'équipage, la répartition se fera au prorata des salaires ou parts attribués à chacun d'eux (6).

Les commissaires maritimes sont compétents pour les questions de distribution. Mais s'il s'agit de contestations au sujet d'une indemnité de sauvetage reçue en

par circulaire du 3 février 1827 ; *Prises*, arrêt de la Cour de Douai, 22 novembre 1839.

(1) Tartara, p. 343.

(2) Circ., 21 juin 1858, *Bul. off.*, p. 623.

(3) Valin, *Comment.*, art. 27.

(4) *Contra* : Filleaux, *Engagements*, p. 345 ; Desjardins, I, n° 90 : « La subdivision s'opère ainsi : Si le bâtiment est armé au mois ou au voyage, un tiers au propriétaire, deux tiers aux gens de l'équipage proportionnellement à leurs salaires. S'il est armé à la part la répartition est conforme aux conditions du contrat ». Décision du 17 novembre 1826, Circulaire du 3 février 1827.

(5) Tartara, p. 344 ; Circ., 21 juin 1858 précitée ; Beaussant, II, n° 629.

(6) Tartara, n° 162. Les passagers sont exclus comme ne faisant pas partie du navire.

mer, ou sur les bases de la répartition : ces contestations sont de la compétence des tribunaux de commerce (1).

Quel est le rôle de la marine en cas de sauvetage en pleine mer? Aussitôt que l'inventeur a fait au commissaire la déclaration obligatoire, il la consigne sur son registre d'épaves et avertit la douane. Comme les absents ont des droits sur les objets trouvés, l'administration s'empare de l'objet tout entier (2); s'il n'y a pas de réclamation, elle procède comme dans les sauvetages non réclamés. Les indemnités de sauvetage sont fixées par la marine (3). Elle règle l'indemnité du tiers, avec l'approbation du ministre. Si le partage se fait en nature, Tartara recommande l'abstention : « on doit laisser les parties à leur juge naturel et se renfermer dans les réserves recommandées par le ministre » (4).

III. — Exception au partage par tiers des objets trouvés en pleine mer ou tirés de son fond.

1. — Ancres, Chaînes.

La première exception au partage par tiers a lieu au sujet des ancres. L'ordonnance de 1681 s'exprimait ainsi à ce sujet (5) : « Les ancres tirées du fond de la mer

(1) Art. 633, C. com. ; dép., 29 avril 1858.

(2) Toutefois si l'inventeur et le propriétaire se réunissaient pour demander la remise de la chose, on devrait la leur livrer. Le refus de livraison ferait surgir la question de compétence (Tartara, n° 107).

(3) Circ. du 4 octobre 1833.

(4) Dép. du 27 mai 1853. *Bull. off.*, p. 464.

(5) L. 4, t. 9, art. 28.

qui ne seront point réclamées dans les deux mois, après la déclaration qui en aura été faite, appartiendront entièrement à ceux qui les auront pêchées ». Elle ne dérogeait pas à l'article 27 au point de vue de l'indemnité due au sauveteur, mais elle retirait :

1° Au roi, c'est-à-dire à la caisse des Invalides et à l'amiral les 2/3 à eux affectés ;

2° Au propriétaire le délai d'an et jour déjà bien étroit, pour le remplacer par le délai dérisoire de deux mois.

Valin explique cette mesure rigoureuse par le besoin de favoriser l'extraction des ancres dans les rades.

Ce n'est en tout cas pas cette idée qui a présidé à la promulgation du décret du 31 décembre 1806. En effet, ce décret a considéré comme trop forte l'indemnité du tiers accordé aux inventeurs et a fait des distinctions importantes. Avant de les étudier, examinons les différentes hypothèses qui peuvent se présenter :

1° D'abord les ancres peuvent être perdues depuis longtemps et oubliées : elles tombent alors sous l'application de l'ordonnance de 1681 (1).

2° Elles peuvent se trouver sans bouées et dans ce cas elles peuvent être levées par tout marin, même non pilote, et tomber sous l'application du décret de 1806.

3° Enfin elles peuvent avoir une bouée et être abandonnées, avec l'espoir de les retrouver, et c'est le cas particulièrement prévu.

(1) L. 4, t. 9, art. 27 et 28.

Le décret de 1806 fait une première distinction entre les bâtiments français et les bâtiments étrangers (1) et une seconde entre les ancres trouvées avec ou sans bouées. Il accorde aux pilotes :

1^o *Bâtiments français*. — Le quart de la valeur des ancres et câbles, lorsqu'ils sont trouvés sans bouées ;

Le sixième, s'ils sont trouvés avec bouée.

2^o *Bâtiments étrangers*. — La moitié, lorsque l'ancre est trouvée sans bouée ;

Le tiers, lorsqu'elle a une bouée.

Il y a exception, lorsque la nation étrangère est assimilée à la France par traité.

L'ancre non réclamée dans les deux mois du sauvetage appartiendra au sauveteur, même si elle est signalée par une bouée (2). Ceci a lieu, même si le sauvetage est fait par des pilotes (3). « Ce régime exceptionnellement favorable aux sauveteurs, disent MM. Fournier et Nepveu (4), est motivé par l'intérêt qui s'attache à ce que les rades et les passes soient débarrassées des obstacles qui peuvent s'y former ; il est applicable aux câbles et aux chaînes. »

Le délai de deux mois fixé par l'ordonnance de 1681 (5)

(1) C'est la seule dérogation au principe de l'ordonnance, suivant lequel le sauvetage des navires étrangers ou de leurs provenances doit être traité de la même manière que celui des nationaux.

(2) Dép., 1^{er} juill. 1831.

(3) Dép., 12 mai 1826. *Prises*.

(4) Fournier et Nepveu, 3, p. 298.

(5) Art. 28, l. 4, t. 9.

et dont le décret de 1806 ne parlait pas, a été maintenu, et même étendu aux câbles et aux chaînes.

Beaussant (1), qui prend en main la défense des propriétaires des ancres, trouve inique ce délai de deux mois, vestige du droit de bris, et veut établir que le décret de 1806 a complètement aboli l'article 28 de l'ordonnance, et supprimé le délai à la réclamation : on ne se prive pas, dit-il, sans une grande nécessité d'une chose aussi précieuse et aussi salutaire qu'une ancre : le navire peut de plus être empêché par les vents et, pendant plus de deux mois, de revenir au point d'où il a été chassé. Beaussant a raison dans ses considérations : malheureusement l'article 28 n'est aboli qu'en ce qui concerne l'indemnité à allouer au sauveteur : le reste subsiste puisque, à défaut d'autre loi sur la matière, l'ordonnance de 1681 est seule applicable (2).

2. — *Propriétés ennemies.*

La seconde dérogation à l'attribution du $\frac{1}{3}$ au sauveteur d'objets trouvés en mer ou dans son fond, est établie au sujet des propriétés ennemies : « Le droit de sauvetage sera des $\frac{2}{3}$ de la valeur des objets sauvés en pleine mer, quand les dits objets seront des propriétés ennemies. Le tiers restant après déduction de tous frais sera versé dans la caisse des Invalides de la marine » (3).

(1) Beaussant, n° 630.

(2) Art. 717, C. civ. ; Loi du 15 septembre 1807, art. 2.

(3) Loi du 26 nivôse an VI, art. 1^{er}. — Tartara traitant cette ques-

Les considérants pompeux de la loi expliquaient cette disposition par cette idée « qu'il était urgent que la reconnaissance nationale excitât l'émulation des marins en stipulant les intérêts des bienfaiteurs de l'humanité ».

La faveur de la loi va jusqu'à laisser tous les frais non compris ceux de sauvement au compte du 1/3 des Invalides.

Doit-on assimiler les pirates aux ennemis ? En cas de capture par la force il n'y a pas de doute (1); il nous semble aussi qu'en cas de découverte d'épaves la loi de nivôse serait applicable. Beaussant (2) préférerait voir accorder au sauveteur d'un vaisseau pirate la totalité comme en cas de prise. Nous répondrons que là où il y a sauvetage il n'y a pas prise, puisqu'il n'y a pas combat et qu'ensuite le pirate pouvant être considéré comme un ennemi permanent, doit au point de vue du droit être assimilé à un ennemi.

3. — *Autres dérogations.*

D'autres dérogations à l'indemnité de l'article 27 existent encore. Le taux de l'indemnité allouée aux sauveteurs de bouches à feu et de projectiles résulte de la nature du sauvetage et de l'origine des objets sauvés (3).

tion (*opt. cit.*, n° 165) ne parle pas de cette loi.

(1) Loi du 10 avril 1825 assimilant les navires de commerce à des navires munis de lettres de marque pour la capture des corsaires.

(2) Beaussant, II, n° 634.

(3) Voir pour plus de détails Tartara, n° 182.

Les bouteilles fermées flottant sur l'eau sont remises aux commissaires qui en extraient les papiers et les envoient, s'il leur paraît utile, au ministre de la marine.

Les cadavres trouvés en pleine mer tombent sous le coup de l'article 27 : les valeurs dont ils sont porteurs donnent droit aux tiers. On peut, il est vrai, par assimilation, donner les vêtements à ceux des matelots qui s'occupent de la sépulture maritime (1).

Les tabacs et poudres sont remis à la régie (2). Les tronçons de câbles télégraphiques ne doivent pas être relevés, mais on doit avertir le service télégraphique local (3).

DES NAUFRAGES QUI N'ONT PAS LAISSÉ DE SIGNES APPARENTS.

Les navires coulés au fond de l'eau et ainsi abandonnés sont un danger pour la navigation. De plus, le renflouage est tellement coûteux et le succès tellement problématique que les propriétaires hésitent souvent à le tenter. Aussi, dans le but de les stimuler et ensuite de débarrasser au plus vite le fond de la mer de ce nouvel écueil, parut-il en 1735 (4) une ordonnance d'après

(1) Beaussant, 2, n° 632.

(2) C., 18 septembre 1884, *Bulletin officiel*, p. 622.

(3) C., 23 août 1883, *Bulletin officiel*, p. 255.

(4) Ordonnance du 15 juin 1735.

laquelle les propriétaires devaient faire au greffe de l'amirauté une déclaration portant qu'ils entendaient relever le navire. Cette déclaration doit, aujourd'hui encore, être faite au bureau de l'Inscription maritime, et ce, dans le délai de deux mois à partir de la nouvelle du naufrage. L'exécution du relèvement doit être commencée et continuée sans interruption dans les six mois de la déclaration sous peine de déchéance (1). Il semble qu'une interruption de six mois dans les travaux devrait produire le même résultat (2). La déchéance doit être prononcée par les tribunaux, dit Beaussant, mais MM. Fournier et Nepveu (3) prétendent que c'est de la compétence du Conseil d'administration du port.

La déchéance étant prononcée, on passe un traité, après appel à la concurrence pour l'extraction du bâtiment naufragé.

Ce traité donne la propriété du navire aux sauveteurs, moyennant une remise de 2/10 à la caisse des Invalides. Il leur reste donc 8/10 (4).

Si le vaisseau naufragé forme dans une passe, une rade ou un port, un obstacle à la navigation, c'est le service du port qui doit procéder à son enlèvement. Le capitaine de port procède sous l'autorité des ingénieurs des ponts et chaussées à toutes mises en demeure des

(1) Dans ce sens Beaussant, n° 633.

(2) Beaussant, 2, n° 632.

(3) Fournier et Nepveu, *op. cit.*, 3, p. 300.

(4) Ordonnance du 15 juin 1735 ; Dépêche ministérielle du 7 mars 1826 ; A. M., 1835, p. 45.

intéressés et aux travaux directs à exécuter pour faire disparaître l'obstacle (1).

ÉPAVES HORS NAUFRAGE.

Les épaves hors naufrage tombent comme les autres sous le coup des prescriptions de l'ordonnance de 1681. En effet, il a été jugé que l'inventeur de poteaux arrachés de terre par les flots et trouvés en mer était tenu d'en faire la déclaration (2).

Quant aux objets provenant du crû de la mer (3), il faut faire une distinction : si ces objets avaient un propriétaire antérieur, l'ordonnance de 1681 serait applicable et l'inventeur en aurait le tiers s'il les avait trouvés en pleine mer, et une simple rémunération de sa peine s'il les avait trouvés sur le rivage.

Mais si ces objets n'avaient pas de propriétaire antérieur, ils appartiendraient en entier à l'inventeur, comme pêcheur, s'il les avait rencontrés en pleine mer ; et pour un tiers seulement, s'il les recueillait sur le rivage (4).

Il y a donc deux différences importantes entre les épaves des naufrages et les épaves hors naufrages :

1° Les épaves hors naufrages trouvées en mer appar-

(1) Déc., 17 janvier 1876.

(2) Poitiers, 28 mars 1884 ; Dalloz, *Supplément*, v^o *Epaves maritimes*

(3) Poissons à lard de grande espèce, perles, ambre, corail.

(4) Valin, *Comm.*, art. 29.

tiennent en entier à l'inventeur ; les autres pour un tiers seulement ;

2° Les objets trouvés sur le rivage et ne provenant pas d'un naufrage, sont pour un tiers à l'inventeur qui ne toucherait rien si c'étaient des effets naufragés.

DU SAUVETAGE DES NAVIRES FRANÇAIS AUX COLONIES ET EN PAYS ÉTRANGER.

Colonies.

Aux colonies, le commissaire de l'inscription maritime doit faire parvenir au ministre un avis immédiat de la perte de tout bâtiment français qui viendrait à faire naufrage sur les côtes. Il est chargé d'établir à titre définitif les liquidations des sauvetages de ces bâtiments. Le ministre, auquel un état des opérations a été transmis, en envoie une expédition aux quartiers d'immatriculation, qui y joignent les dépenses de rapatriement, que ne connaissent pas les colonies (1).

Étranger.

A l'étranger, il faut examiner deux hypothèses : il y a ou il n'y a pas de consul autorisé.

(1) C., 23 mars 1852, *Bull. off.*, 332 ; 15 juillet 1875, *Bull. off.*, 26 ; 6 décembre 1880, *Bull. off.*, 829 ; 27 décembre 1880, 900 ; Fournier et Nepveu, 3, p. 302 ; Tartara, *op. cit.*, n^{os} 130-131.

1° *Il n'y a pas de consul autorisé.* — Ils sont en petit nombre aujourd'hui, les pays où la gestion des sauvetages n'entre pas dans les attributions consulaires. Dans ces contrées, le capitaine reste gérant de son naufrage, sous la surveillance du consul, protecteur officieux de ses nationaux (1).

Il avertit ses armateurs par télégraphe.

Si les gens de l'équipage ne sont pas assez nombreux pour mener à bien l'opération du sauvetage, il pourra louer d'autres ouvriers (2). Il est chargé de passer les marchés pour le transport des objets et leur mise en sûreté, de vendre le navire désemparé et la partie de la cargaison qu'on ne peut conserver ou transporter sur un autre navire (3). Il peut exiger l'appui de la force publique locale (4).

Si le navire peut être renfloué, le capitaine doit procéder au plus vite au renflouement et faire faire une expertise (5).

Les propriétaires ou leurs représentants peuvent être admis, sur présentation de titres suffisants à prendre eux-mêmes la direction du sauvetage (6).

Si le navire est irréparable et échoué avec avaries ma-

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 75.

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 63 et 66.

(3) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 72 ; Code de commerce, art. 296.

(4) Inst. gén. du 31 août 1848.

(5) Tartara, n° 134.

(6) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 65, 71.

jeunes, il peut être abandonné ; dans ce cas, le capitaine peut en requérir la vente aux enchères, après publications dans divers journaux (1).

Si la valeur du navire ne peut couvrir les dépenses du sauvetage, on peut l'abandonner aux sauveteurs (2).

2° *Il y a un consul autorisé.* — « En principe, disent MM. Fournier et Nepveu (3)...., quelque pavillon que porte un navire naufragé, ce n'est pas son consul, mais l'autorité du lieu du naufrage qui a, en ce qui le concerne, obligation de protection, de secours et de police matérielle ; et si le navire n'a pas de maître présent et que le capitaine qui le commandait se trouve démonté par l'état de bris, c'est encore l'autorité locale qui, seule, au nom des absents ou du domaine, a mission pour administrer et garder le bien vacant ». Il a été dérogé à cette règle par un grand nombre de traités « qui stipulent au profit des consuls un droit de gestion à l'égard des bâtiments naufragés de leur nation (4) ».

En l'absence de traités la réciprocité d'agissements

(1) Tartara, art. 38 et 136. En principe, lorsque le capitaine est démonté par l'état de bris, c'est à l'autorité locale qu'appartient la direction du sauvetage. Cette étendue de ses pouvoirs avait eu lieu en prévision d'un naufrage sur les côtes anglaises où les pouvoirs du capitaine sont plus grands qu'en France (V. *Etude sur la législation anglaise en matière d'avaries*, Langlet, chez Challamel, 1869). Depuis 1879, le 16 juin, une convention anglo-française remet aux consuls la gestion des naufrages (Clunet, 1879, p. 588).

(2) Inst. du 31 août 1848.

(3) Fournier et Nepveu, 3, p. 281.

(4) Voir l'énumération de ces traités dans Tartara, n° 58.

fait souvent admettre l'intervention des consuls. Les uns ne peuvent que recevoir le net produit du sauvetage, les autres peuvent le gérer complètement. Mais, à défaut pour eux de se présenter, c'est l'autorité locale qui opère : et ils n'ont aucun contrôle à exercer sur cette autorité (1).

Les consuls autorisés ainsi que les vice-consuls rétribués, qui leur sont assimilés (2), réunissent les attributions du commissaire de l'inscription maritime et des tribunaux de commerce, du moins en ce qu'il s'agit de statuer sur les mesures conservatoires (3). Ils vont donc nommer les experts et faire toutes les opérations que nous avons vues être à exécuter en cas de naufrage. Ils enverront le net produit au ministre à moins qu'ils ne l'aient remis aux intéressés, sur due justification. Le dossier sera transmis au quartier d'immatriculation ou il sera revu et établi définitivement, en y ajoutant les frais de rapatriement. Cet état définitif vérifié par le bureau central est approuvé par le ministre, de la même manière que les états analogues de France.

En somme à l'étranger le consul autorisé prendra la direction du sauvetage, portera secours aux blessés, établira l'identité des morts, fera une enquête sur les causes du sinistre, prendra des mesures conservatoires, vendra les marchandises les plus périssables. Les effets

(1) C., 29 septembre 1884, *Bull. off.*, p. 649.

(2) D. du 22 février 1881, *Bull. off.*, p. 368.

(3) Fournier et Nepveu, 3, p. 301.

des marins morts sont vendus après un an et un jour de dépôt sans réclamation (1). Il en est de même des marchandises sauvées non réclamées dans l'année. La vente est faite aux enchères après publications et les consuls ou chanceliers ne peuvent se rendre adjudicataires.

La direction du sauvetage pourra être remise aux intéressés après justification de leurs titres.

La direction n'est remise au capitaine que s'il est muni d'un pouvoir spécial, autrement il n'agit que sous la direction du consul (2).

JURIDICTIONS COMPÉTENTES SUR LES RIVAGES, EN MER TERRITORIALE, EN MER LIBRE.

La juridiction compétente sur les rivages, est la juridiction du pays dont ils font partie. Ceci ne souffre aucune difficulté : l'État est souverain sur son domaine.

On peut en dire autant en ce qui concerne la mer territoriale. On appelle ainsi la portion de mer qui baigne les rivages, *Mare est cujus est terra qui adjacet* (3). On ne s'entend pas sur les limites de son étendue. Valin critique d'abord l'opinion de Grotius qui rend la mer tellement libre, qu'il donne le droit de pêcher jusque sur

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 39.

(2) Tartara, n° 143.

(3) Garcias, cité par Valin, liv. 5, tit. 1.

les côtes, et condamne également l'idée de Selden qui exagérant en sens inverse prétend qu'un souverain peut posséder l'empire des mers (1). Puis il admet la convention fixant à deux lieues, en prenant le rivage pour point de départ, l'étendue de la mer territoriale : cette indication est trop précise. L'idée de Binkerskoek bornant cette mer à la portée de canon, c'est-à-dire à la distance qui peut être gardée par les armes, est la seule juste et la seule logique (2). Cette zone que l'État peut protéger lui appartient fictivement : il la régit donc comme son domaine.

La difficulté naît au point de vue de la compétence pour ce qui regarde la mer libre. Nous n'insistons pas sur l'idée de Selden qui admettait qu'un souverain put prétendre à l'empire des mers. La haute mer n'est à personne.

Le sauvetage d'objets qu'on y rencontre sera-t-il régi par la loi du sauveteur ? par la loi du propriétaire de l'effet recueilli ? par celle du premier port d'escale ? Trois questions importantes et délicates.

Écartons d'abord la loi du propriétaire. Ce qu'on abandonne en pleine mer est laissé hors de chez soi :

(1) Valin, tit. 1, liv. 5.

(2) Valin cite d'autres opinions telles que celle de Loccenius fixant le domaine du souverain sur la mer à deux journées de chemin du rivage. On voit le peu de stabilité de cette idée en comparant les différentes vitesses des bateaux : actuellement elle ne serait pas soutenable depuis l'invention de la vapeur. Il parle aussi d'une fixation à 60 et 100 milles marins. Le mille vaut 1 k. 333.

l'occupant ne relève donc que de sa loi propre. En admettant même que l'objet abandonné ne soit pas *res derelicta*, l'inventeur n'en devient pas moins possesseur ; or *melior est causa possidentis*.

Faudra-t-il faire application de la loi du premier port d'escale ? Nous ne le croyons pas. Dalloz (1) fait remarquer « que la mise en sûreté n'est qu'une condition du droit et que dès lors que cette condition est réalisée le droit remonte avec un caractère définitif au moment où il a pris naissance. Or, disent MM. Fournier et Nepveu (2), « le quasi-contrat qu'a fait naître le sauvetage entre le sauveteur, le sauveté et le domaine s'est formé sous le pavillon, c'est-à-dire sur le territoire du sauveteur et par son fait ; il porte sur un bien que celui-ci n'a pas cessé de conserver en sa possession ; on ne voit pas dès lors quelle autre loi que la sienne aurait autorité pour fixer les droits de chaque intéressé ni à quel titre le pays d'escale profiterait de la déshérence éventuelle » (3).

D'ailleurs en arrivant en pays étranger le navire sauveteur met l'objet sauvé sous la protection de son consul « ce qui fait, dit M. Demangeat (4), que l'objet est

(1) Dall., 1884, 1, p. 218 ; Cass., 6 mai 1884.

(2) Fournier et Nepveu, 3, p. 274.

(3) D'ailleurs ce système ferait conduire en Belgique la plupart des épaves d'une certaine importance, car dans ce pays la législation est plus favorable au sauveteur, lui laissant, en cas de non réclamation, la totalité de l'objet.

(4) Clunet, *Journal de droit internat.*, 1884, rapportant un arrêt de la Cour de cassation du 6 mai 1884.

considéré comme étant, provisoirement au moins, la propriété de l'État qui en a la possession ».

La Cour de cassation a jugé dans ce sens (1) au sujet d'un navire français qui avait sauvé en pleine mer un navire anglais abandonné et l'avait conduit dans un port portugais.

« Le tiers de l'épave trouvée en mer est accordé à l'inventeur : c'est applicable au règlement du sauvetage d'un navire étranger opéré en pleine mer par un navire français.

« La circonstance que l'épave étrangère aurait été amenée tout d'abord dans un port étranger ne fait pas obstacle à ce que la prime de sauvetage soit définitivement réglée par la loi française ».

DES CRIMES ET DÉLITS EN MATIÈRE DE NAUFRAGE.

Le naufrage peut avoir eu pour cause le fait que l'on nomme « baraterie de patron ». La baraterie « est tout fait du capitaine ou des gens de son équipage qui cause du dommage au navire ou à la cargaison, par fraude ou malice, impéritie ou imprudence » (2).

Outre une responsabilité civile, la baraterie entraîne une pénalité.

(1) Cour de cassation, 6 mai 1884. Cour d'appel de Rennes, 17 avril 1883.

(2) Beaussant, 1, p. 256.

« Tout capitaine, maître, patron ou pilote chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce qui volontairement et dans une intention frauduleuse le fera périr par des moyens quelconques sera puni de la peine de mort » (1).

Cette disposition a été remplacée par un décret-loi du 24 mars 1852 qui punit suivant le cas, de mort, de travaux forcés ou de la réclusion (2).

Si le naufrage a pour cause la faute du pilote : « Tout pilote côtier coupable d'avoir perdu un bâtiment quelconque de l'Etat ou du commerce, lorsqu'il s'était chargé de sa conduite et qu'il avait déclaré en répondre, si c'est par négligence ou ignorance, sera condamné à 3 ans de galères, si c'est volontairement, il sera condamné à mort » (3).

Cette loi de 1790 a cessé d'être applicable aux bâtiments de l'Etat ou aux navires de commerce convoyés (4).

On ne se sert plus de feux trompeurs pour déterminer des naufrages : les progrès de la civilisation et surtout la surveillance plus active des côtes ont chassé, à jamais, il faut l'espérer, ce coupable usage : néanmoins s'il reparaissait, les naufrageurs tomberaient sous le coup des peines édictées par l'ordonnance de 1681 (5).

(1) Loi du 10 avril 1825, art. 11, t. 2.

(2) Décret-loi du 24 mars 1852, art. 89 et suiv.

(3) Art. 40, loi du 22 août 1790 à laquelle renvoie l'article 31 du décret du 11 décembre 1806.

(4) Art. 360 du Code de justice militaire pour l'armée de mer, 4 juin 1858.

(5) L'article 45, liv. 4, tit. 9, ordonnance de 1681, punit de mort

Si le fait est réduit au caractère de simple délit, il n'est passible que d'une peine de simple police pour contravention aux règlements (1).

Nos lois pénales actuelles prévoient tous les autres crimes et délits que l'on peut commettre en cas de naufrage (2). Les vols et recels d'objets provenant de sinistres ont la même sanction pénale que les vols et recels ordinaires, l'amende et l'emprisonnement (3). Le tribunal correctionnel prononce (4).

L'incendie des navires échoués ou amarrés, le pillage, par bandes, des débris naufragés tombent sous le coup de l'article 434 et suivants du Code pénal.

En cas d'émeute et de pillage à force ouverte la responsabilité des communes est édictée par une loi du 4 vendémiaire an IV et un arrêté du 27 thermidor an VII.

Le refus des voituriers et marinières réquisitionnés pour le sauvetage entraîne une peine prévue par le Code (5). C'est une amende de 6 à 10 francs et en cas de

ceux qui allument des feux trompeurs. Cette pénalité de l'article 45 est la seule qui nous reste de l'ordonnance de 1681.

(1) Code pénal, art. 471, n° 15.

(2) Art. 471, n° 15 et 475, n° 12 du Code pénal. Pour les cas de non déclaration d'enfouissement de cadavre ou de défaut de soins aux naufragés, etc.

(3) Art. 401 et 463 du Code pénal. La peine du quadruple de l'article 19, l. 4, t. 9, ordonnance de 1681 est abrogée. Circulaire du 21 juin 1883, n° 810.

(4) Ce n'est que le 20 décembre 1834 que dans le duché de Mecklembourg-Schwerein on a fait une ordonnance pour réprimer le vol des effets naufragés.

(5) Art. 575, n° 12, C. pén. L'article 7 de l'ordonnance de 1681,

récidive d'un emprisonnement de 3 jours au plus. Ces peines sont prononcées par le juge de paix.

Le défaut de déclaration dans les 24 heures d'une épave trouvée en mer ou sur la grève fait punir l'inventeur comme recéleur. Même de bonne foi, il commet une contravention qu'on doit réprimer (1). Le retard dans la déclaration, à moins de force majeure, entraîne une peine de simple police.

L'autorité maritime chargée de l'ordre en cas de naufrage peut à ce sujet prendre des arrêtés qui trouveraient leur sanction dans le Code pénal (2). Cette même sanction est applicable aux prescriptions de l'ordonnance de 1681 dont les pénalités spéciales ne sont plus admises.

Les tribunaux compétents sont les tribunaux correctionnels. Néanmoins en l'absence du juge de paix le commissaire et même le syndic ont le droit d'informer et faire toutes perquisitions nécessaires au domicile des personnes prévenues de soustraction ou de recel (3). Ils dressent un procès-verbal et le transmettent au commissaire de police, au maire ou au procureur de la République (4).

l. 4, t. 9, prononçait une amende de 25 livres et l'article 8 défendait sous peine du fouet, à qui que ce soit, de s'immiscer dans le sauvetage.

(1) Art. 19, l. 4, t. 9, ordonnance de 1681. Arr. Douai, 18 décembre 1882. *Bull. off.*, 1883, 1, 62. Arr. Poitiers, 28 mars 1884, 831.

(2) Art. 471, § 15 et 474 C. pén.

(3) Arr. du 27 thermidor an VII, art. 6.

(4) Art. 11 à 29, C. inst. crim.

On doit rendre compte au ministre des décisions judiciaires intervenues (1)

LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES.

L'ordonnance de 1681, lorsqu'elle parut, fut une révolution dans la législation maritime. Elle est encore la base de notre administration de la marine et a toujours force de loi pour la question qui nous occupe.

Toutes les autres législations s'en sont inspirées; et, en traitant la législation étrangère sur les épaves, nous en rencontrons partout des traces. La France est sur ce point restée stationnaire : il est temps qu'elle comble cette lacune.

Nous trouvons les épaves, bris et naufrages réglementés en Allemagne dans les Codes de 1848 et 1861, puis par une loi spéciale du 17 mai 1874; en Italie dans le Code de la marine marchande de 1865; au Chili depuis 1867; en Espagne depuis 1886; au Mexique depuis 1890; en Suède depuis 1891; en Angleterre enfin depuis 1895. En France notre Code de commerce maritime n'en dit pas un mot.

1. — *Angleterre.*

Étudions d'abord la question des épaves en Angle-

(1) C., 14 juin 1883, 900, 22 juin 1882, 828.

terre. Nous avons vu dans la première partie de cet ouvrage, que le droit de bris y fut de tout temps en vigueur, et que quelques lois seulement tentèrent, sans trop y réussir, de protéger les naufragés. De nos jours encore, les Anglais ont à ce sujet une réputation déplorable basée sur les agissements de leurs prétendus sauveteurs qui au moment des tempêtes se précipitent à bord des navires qui passent et réclament ensuite, quoique leur aide ait été nulle ou insignifiante, une indemnité très forte de sauvetage. En effet les tribunaux anglais laissent quelquefois aux sauveteurs la 1/2 du bâtiment et des marchandises (1).

Dans l'enquête qui fut provoquée par une circulaire ministérielle du 3 février 1865, le Tribunal de commerce de Paimpol, la Chambre et le Tribunal de commerce de Granville, la Chambre de commerce de St-Brieuc et le Tribunal de commerce de Morlaix « signalèrent avec énergie les prétentions exorbitantes des sauveteurs anglais qu'encourageait cette jurisprudence. La Chambre de commerce de St-Brieuc insista et prétendit même qu'on se trouvait la plupart du temps dans l'obligation de repousser les sauveteurs anglais comme des pirates » (2). Ce sont probablement plusieurs réclamations de ce genre qui ont inspiré l'article 536 du Code maritime Britannique de 1895. « Une personne ne doit pas sans autorisation du capitaine, accoster ou essayer

(1) Arrêt de la Cour d'amirauté du 28 mars 1873.

(2) Desjardins, *Dr. maritime*, 1, p. 91.

d'accoster un bâtiment naufragé... sous peine d'une amende de £ 50 au maximum, *et le capitaine du bâtiment peut la repousser par la force* » (1) à moins, évidemment que ce ne soit le syndic ou par son ordre.

En effet l'officier chargé en Angleterre de veiller à l'intérêt des absents en cas de sinistre est le syndic des naufrages (*receiver of wrecks*).

Aussitôt prévenu il doit s'y rendre et prendre le commandement et la direction des opérations (art. 511). On ne peut contrevenir à ses ordres sous peine d'amende (art. 511, 2°). Il a le droit de réquisition (512) et peut employer la force pour réprimer le pillage (514). Si le bâtiment naufragé est pillé par une troupe séditeuse le propriétaire a droit à une indemnité (515) (2).

Une enquête sérieuse doit être faite sur le navire et sur le naufrage. On en enverra un exemplaire au *Board of Trade* et au secrétaire du *Lloyd* (517). Le syndic peut à toute époque vendre une épave placée sous sa garde, si elle menace de se détériorer, si elle n'est pas de valeur suffisante pour payer le magasinage, enfin si elle ne dépasse pas £ 5. Les produits de la vente seront gardés par le syndic (522).

Le service des ports ou à défaut le service des phares peut renflouer ou détruire un navire qui gêne la navigation (530).

Au point de vue de la publicité : lorsque le syndic

(1) Traduction H. Fromageot.

(2) *Idem* en France. V. Beaussant, II, p. 130.

prend possession d'une épave il doit dans les 48 heures :

α) Faire afficher dans la douane la plus proche une description de ladite épave et des marques qui la distinguent :

β) Si la valeur de l'épave dépasse £ 20, il en transmettra la description au secrétaire du *Lloyd* qui l'affichera dans un endroit apparent (520).

Lorsque le propriétaire d'épave aura établi sa réclamation dans le délai d'un an, à dater du moment où l'épave a été en la possession du syndic, il aura droit moyennant le paiement de l'indemnité de sauvetage, des droits et des frais dus, à avoir l'épave ou à ce que les produits lui en soient remis (521).

A défaut de réclamation l'objet appartiendra à la reine, ou à ceux auxquels elle a concédé son droit (523) (1).

La loi anglaise à la différence de la loi française laisse au juge le soin de fixer l'indemnité due au sauveteur. Pour ce, le juge de l'amirauté tiendra compte des circonstances (2). « L'expression indemnité de sauvetage dit l'article 520, § 2, comprend toutes les dépenses régulièrement faites par le sauveteur dans l'accomplissement des services de sauvetage. »

Celui qui aura sauvé des personnes aura droit à une indemnité qui sera payable de préférence à toutes autres

(1) La reine Victoria a pendant sa vie fait abandon de son droit au profit de la caisse de la marine marchande (525).

(2) Clunet, *Journ. de dr. internat.*, 1874, p. 196, 207.

(544). Mais comme il est de jurisprudence constante que le propriétaire de la chose qui a péri dans un événement de mer, n'est jamais tenu des frais de sauvetage (1) lorsque le bâtiment sera détruit ou insuffisant pour acquitter les frais, le *Board of Trade* pourra à son gré accorder sur la caisse de la marine marchande une certaine somme au sauveteur (544, 3°).

Pour le sauvetage d'un navire ou d'une épave isolée il sera également accordé une prime que l'article 546 qualifie de raisonnable.

La procédure à suivre à ce sujet est très compliquée suivant les cas : elle est fixée par les articles 547, 548 et 549. Les syndics en plus de leurs frais de déplacement toucheront une somme fixée par le *Board of Trade* et qui ne devra pas dépasser les prix énoncés dans l'appendice 20 de la loi de 1895.

Ils ont le droit de saisir les bâtiments ou épaves jusqu'au paiement complet des indemnités (552).

Une indemnité modérée doit être accordée encore, lorsqu'un navire ayant commencé à rendre des services de sauvetage est obligé, par suite de la nature de sa cargaison, d'abandonner les services, avant qu'ils ne soient complets, s'il a sauvé le navire assisté d'un danger pour le mettre dans un état de sûreté relative et si le navire est sauvé en fin de compte (2).

Le défaut de déclaration et de remise d'une épave au

(1) Haute Cour de l'amirauté, 27 nov. 1877, Clunet, 1878, p. 287.

(2) Haute Cour de l'amirauté, 22 janv. 1884, Clunet, 1886, p. 357.

syndic entraîne une amende de £ 100 au maximum et la perte de tout droit à l'indemnité de sauvetage. Le recel de débris est puni de la même façon (518 et 519). Il est défendu d'entraver ou d'empêcher un sauvetage, d'enlever une épave ou d'en effacer les marques sous peine d'une amende de £ 50 au maximum. Le syndic prévenu d'un recel, peut demander au juge de paix un mandat de recherches (*search warrant*). Le dénonciateur a droit à une indemnité ne dépassant pas £ 5.

Quant à celui qui emmène à l'étranger une épave trouvée en eaux anglaises il est coupable de félonie et passible de 3 à 5 ans de travaux forcés.

2. — États-Unis.

En France pour que le sauveteur ait droit au 1/3 d'une épave il faut qu'il l'ait trouvée en pleine mer. Nous avons vu qu'on ne suivait pas cette loi absolument à la lettre.

Aux États-Unis comme en Angleterre, partout où le navire a été sauvé, en mer ou sur la côte, il y a sauvetage dans le sens de la loi maritime (1). Maintenant d'après Dixon, il faut sauver le navire : « Les intentions quelques bonnes qu'elles soient, les efforts quelque héroïques qu'ils puissent être ne suffisent pas en cette matière ».

En France on donne une quote-part au sauveteur

(1) Dixon, p. 661, cité par Desjardins, I, 92.

dans le cas de l'article 27 de l'ordonnance de 1684 ; rien d'après Dixon (1) ne justifierait ce système de rétribution aux États-Unis. De plus il n'admet pas que le sauveteur devienne copropriétaire de l'épave. En effet le propriétaire peut n'avoir pas perdu tout espoir de retrouver son navire, et ne l'avoir abandonné que forcé par les circonstances. Le sauveteur n'acquiert que la possession, qui est vacante par l'absence du propriétaire ou de son représentant. C'est cette possession, qui lui donne le droit de rétention jusqu'à complet acquittement de ses frais et rémunération de ses services, et jusqu'à la remise du navire ou de l'objet entre les mains de l'autorité compétente pour la fixer (2).

Citons avant d'en finir avec les États-Unis, une réclamation curieuse, que firent le second et les marins d'un navire naufragé, pour obtenir une indemnité de sauvetage pour avoir sauvé la chaloupe dans laquelle ils s'étaient réfugiés : Décidé, dit le jugement, que cette réclamation n'est pas fondée « puisque l'embarcation semble avoir sauvé le demandeur autant que le demandeur a sauvé l'embarcation : le compte se trouve réglé » (3).

3. — *Allemagne.*

Le Code de commerce moderne qui le premier traita des épaves fut le Code allemand. Il a d'ailleurs été com-

(1) Dixon, p. 663.

(2) Dixon, cité par Desjardins, *op. cit.*, 1, 92.

(3) Cour de district, Massachussetts, 5 mars 1877 ; Clunet, 1877, p. 26.

plété plusieurs fois. La législation que nous allons étudier est en effet le produit des Codes de 1848 et 1861, mis en vigueur dans tout l'empire en 1870 et complétés par la loi du 17 mai 1874 sur les naufrages (1).

L'article 742 du Code de commerce (2) commence par établir une distinction très importante : « Quand un navire en détresse ou sa cargaison, dit-il, après avoir échappé à l'action de l'équipage ou avoir été abandonné par lui, sont en tout ou en partie, recueillis et mis en sûreté par des tiers, ceux-ci ont droit à une indemnité de sauvetage (*Bergelohn*).

Quand en dehors de ce cas un navire en détresse ou sa cargaison sont sauvés par l'assistance de tiers, ceux-ci n'ont droit qu'à une indemnité d'assistance » (*Hülfslohn*). Et il ajoute : « L'équipage du navire perdu ou en détresse n'a aucun droit à une indemnité de sauvetage ou d'assistance ».

On sépare nettement les secours du sauvetage, et par là on met un frein à l'exécution de cette piraterie si en vogue dans les eaux anglaises et dont nous avons parlé au commencement de ce chapitre, qui consistait à envahir un vaisseau en détresse et à réclamer ensuite une indemnité colossale

Ce cas est d'ailleurs prévu plus spécialement par l'ar-

(1) V. l'analyse de cette loi par M. de Valroger dans l'*Annuaire de la société de législation comparée*, année 1874, p. 136.

(2) Code de commerce allemand, traduit. Lyon-Caen, de Flach et Dietz.

ticle 752 qui déclare n'avoir aucun droit à l'indemnité de sauvetage, celui qui a imposé ses services et est monté sur le navire sans l'autorisation du capitaine, et la loi de 1874 ajoute, article 7, qu'aucune mesure de sauvetage ou d'assistance ne peut être prise contre le gré du capitaine, lequel est maître, notamment, d'interdire l'accès du navire.

Notons en passant que la législation allemande donne plus de pouvoirs au capitaine au moment du naufrage que la loi française; en effet l'alinéa 2, article 752, met sur le même pied, pour être avertis du sauvetage, le capitaine et le propriétaire, et la loi de 1874, article 7, ne préconise l'immixtion de l'inspecteur des côtes, qu'en l'absence du capitaine; et article 10, cette même loi ajoute: « Il appartient, de même, au capitaine, ou à l'inspecteur des côtes, de déterminer l'endroit où les objets sauvés doivent être transportés ».

Reprenons notre étude: La déclaration aux autorités compétentes doit être faite par tous ceux qui trouvent des objets naufragés (art. 752, al. 2, art. 12 et 13, loi de 1874).

L'indemnité de sauvetage peut être fixée par convention (745), mais si cette convention est faite pendant le danger, il y a lieu en cas de contestation pour exagération manifeste, de la réduire à un taux approprié aux circonstances (743 C. civ.). La jurisprudence commente ainsi cet article (1): « Sans doute, l'article 743 repose

(1) Reichsgericht, 7 janvier 1885; Clunet, 1887, 496.

sur cette idée, que tout contrat conclu au moment du danger n'est point le résultat de la volonté libre de l'obligé. Mais la loi veut seulement empêcher que cette contrainte de l'obligé ne soit pour celui qui est, seul, en état de l'assister, un moyen d'extorsion injuste. Aussi le juge appelé à statuer sur la promesse d'indemnité n'a pas le droit d'en fixer le montant sans tenir compte de la convention et exclusivement d'après ce qui lui semble équitable comme l'article 744 l'y a autorisé en l'absence de toute convention ».

En effet, ce n'est qu'en l'absence de toute convention que le juge est appelé à fixer le montant de l'indemnité (744). Pour fixer ce montant il doit tenir compte du zèle déployé, du temps employé, des services rendus, des dépenses faites, du nombre des sauveteurs, des dangers courus par eux ainsi que des dangers qui menaçaient les objets sauvés, enfin de la valeur de ces objets (article 746).

Les dépenses des sauveteurs seront comprises dans l'indemnité, non les frais et honoraires des autorités (art. 745).

L'indemnité de sauvetage ou d'assistance ne peut être fixée à une quote-part de la valeur des objets sauvés, d'accord entre toutes les parties (art. 747).

Cet article réproouve la répartition par quote-parts qui est encore usitée chez nous (1).

En général l'indemnité ne devra pas dépasser le tiers.

(1) Art. 27, l. 4, tit. 9, ordonnance de 1881.

Ce ne sera qu'en cas de dangers extraordinaires qu'elle pourra s'élever à la moitié (art. 748).

Ces règles générales peuvent s'appliquer aux deux indemnités. Voici ce qui les différencie : « L'indemnité d'assistance doit toujours être fixée à un taux inférieur à celui qu'aurait atteint dans les mêmes circonstances l'indemnité de sauvetage. La valeur des objets sauvés ne doit exercer qu'une influence secondaire sur la détermination de l'indemnité d'assistance ».

Les articles 750 et 751 s'occupent de la répartition de l'indemnité entre les sauveteurs. Les sauveteurs sont rétribués proportionnellement aux services qu'ils ont rendu. En cas de sauvetage d'un navire par un autre, l'armateur a la moitié, le capitaine le quart et l'équipage le quart réparti proportionnellement aux loyers de chacun.

Les frais de sauvetage et d'assistance donnent lieu au profit du créancier à un droit de gage sur les objets sauvés (753-754). Mais aucune obligation personnelle de payer les frais de sauvetage et d'assistance ne naît du sauvetage même ou de l'assistance (755). Cependant ce même article accorde un droit de suite contre le destinataire qui, connaissant le sauvetage, aurait reçu les marchandises. Ce dernier alinéa fait défaut à la loi suédoise ainsi qu'aux autres lois scandinaves.

4. — *Pays scandinaves : Suède, Norvège, Danemark.*

Les lois scandinaves (1), Suède, Norvège, Danemark (ce sont les mêmes dans les trois pays, du moins en ce qui concerne le sujet qui nous occupe), ne font pas la distinction si importante du droit allemand au sujet des deux espèces d'indemnité. Elles ne parlent que d'une prime de sauvetage qui sera fixée par les tribunaux (art. 224).

Une loi suédoise du 12 juin 1891 (2) ordonne à tout inventeur d'une épave de la déclarer à l'agent de la Couronne ou de la douane le plus proche, et celui-ci doit en informer immédiatement le bureau de douane du district (art. 1).

Le bureau de la douane en informe le préfet qui fait annoncer à trois reprises différentes le sauvetage dans les journaux généraux. Le propriétaire peut dans l'an et jour reprendre son bien sous la condition de payer les frais et l'indemnité fixée. Passé ce délai les épaves échoient à la Couronne (art. 2).

En Danemark et en Norvège une loi analogue à celle que nous venons de citer est annoncée (art. 224) Il est probable qu'elle sera en tous points semblable.

Revenons à notre prime de sauvetage. Les éléments de sa fixation (art. 225) sont les mêmes qu'en Allema-

(1) Lois scandinaves (Trad. Beauchet).

(2) Loi du 18 juin 1891 concernant les épaves maritimes. Trad. Beauchet.

gée. Elle ne peut dépasser le 1/3 de la valeur des objets sauvés, déduction faite des frais et des droits (art. 226). Mais au deuxième alinéa de cet article les lois scandinaves (1) se séparent des autres législations en permettant de majorer le taux de l'indemnité si les objets sont d'une valeur minime.

Toutes les législations admettent la réduction par les tribunaux d'une prime disproportionnée convenue au moment du danger. Les lois scandinaves ajoutent le droit à répétition de la somme remise, mais cette action en restitution se prescrit par un laps de 6 mois (227). Quant à la répartition de la prime entre les sauveteurs elle est faite par le tribunal en cas de désaccord (art. 228 et art. 255). Si le sauveteur est un navire, les lois scandinaves font une distinction. Est-ce un navire à vapeur l'armateur aura les 2/3, est-ce un autre navire la 1/2 seulement lui reviendra. Le capitaine et l'équipage se partageront également le surplus et la part de l'équipage se partagera entre chacun proportionnellement aux gages (art. 228).

Le Code allemand ne fait pas cette distinction entre les navires à voiles ou à vapeur, et permet toute convention contraire à la répartition légale, ce que n'admettent pas les lois scandinaves (228 *in fine*).

L'article 229 accorde un droit de gage au sauveteur

(1) Ces articles sont les mêmes comme nous l'avons déjà dit et correspondent aux mêmes numéros.

sur l'objet sauvé, mais il ne donne pas un droit de suite, comme l'article 755 du Code allemand.

5. — *Russie.*

Nous ne signalerons, en Russie (1), qu'un système de jurisprudence qui sembla un instant vouloir aller à l'encontre de toutes les théories admises dans les législations modernes. Un navire en danger de se perdre est secouru par deux autres navires qui pour le ramener en sûreté exigent une prime de sauvetage du $\frac{1}{4}$ de la valeur du navire et de la cargaison ; le capitaine acquiesce forcément à leurs propositions, et plus tard refuse de les payer prétendant qu'un contrat passé dans ces conditions est illégal :

« Décidé (2) qu'un pareil contrat est légal attendu que cette convention ne tend pas à un but prohibé par les lois et qu'il n'y a pas dans le Code de commerce russe, interdiction spéciale de conclure un contrat fixant la prime de sauvetage ».

Mais un jugement du Conseil de Riga, du 10 décembre 1876, n° 8028, reconnaît qu'en droit maritime « les contrats que le capitaine d'un navire en détresse conclut avec ceux qui lui offrent ses secours, au sujet de la rémunération à payer, sont rescindables et qu'en cas de

(1) L'indemnité de sauvetage est fixée par un ukase du 31 mai 1836, à $\frac{1}{4}$ pour un navire perdu à plus d'une verste et $\frac{1}{8}$ seulement s'il y a moins.

(2) Tribunal de commerce, 8 mars 1873 ; Clunet, 1875, p. 164 ; Heimberger c. Schütz.

disproportion évidente entre le service et le salaire ils doivent être réduits à une mesure raisonnable ».

6. — *Belgique.*

En Belgique où la loi en vigueur est la loi française, l'ordonnance de 1681, dans la partie qui s'occupe du droit de l'État sur les épaves maritimes, n'a pas été publiée (1). Aussi, dit Caumont (2), si le propriétaire reste inconnu, la propriété passe à l'inventeur après l'expiration du délai de la prescription. Dans l'intervalle la possession de l'objet reste à l'inventeur, car il a empêché qu'il ne pérît ou ne fût perdu (3).

L'indemnité est fixée proportionnellement à l'importance et à la difficulté du sauvetage pour ce qui en regarde la répartition ; un jugement du tribunal de commerce d'Anvers (4) nous donne des indications précieuses : La part de chacun dans cette indemnité, dit-il, doit être fixée :

1° D'après l'importance du service rendu par chacun des sauveteurs ;

2° D'après les frais que ceux-ci ont dû faire pour opérer le sauvetage ;

3° D'après les risques et périls auxquels chacun d'eux a été exposé à cette occasion.

(1) Cf. Ostende, 28 janvier 1863, A. 64.29 ; Bruxelles, 23 décembre 1865, A. 66.2.30.

(2) *Dictionnaire de droit maritime.*

(3) Tribunal civil de Bruxelles, 23 décembre 1865, A. 66.2.30 ; Montpellier, 23 avril 1844.

(4) Clunet, 1876, p. 484.

Attendu que suivant ces principes de droit et d'équité, l'indemnité en question doit être répartie entre les armateurs, l'affréteur, le capitaine et les hommes de l'équipage le tribunal alloue 60 0/0 aux armateurs, 30 0/0 à l'affréteur, 5 0/0 au capitaine et 5 0/0 à l'équipage.

7. *Italie.*

La législation italienne dans son code de 1865 présente une certaine originalité. L'officier d'administration de la marine chargé des naufrages est l'officier du port. C'est lui et à son défaut le maire, qui procédera à la gestion du sauvetage, à la mise en sûreté des objets. Il pourra aussi faire vendre les objets qui ne peuvent se conserver, ainsi que le reste, s'il est nécessaire pour payer les dépenses et les frais du sauvetage. S'il a besoin de fonds, l'État lui en fera l'avance (art. 129). Cette disposition importante n'est exprimée dans aucune autre législation.

Le capitaine de port fera publier un avis dans la *Gazette officielle* du royaume, pour inviter les intéressés à présenter leurs titres pour la réclamation des objets. Au bout d'un an les effets non retirés seront vendus, leur prix déposé à la Caisse des dépôts, et au bout de 5 ans le produit de la vente tombera dans le trésor public (art. 132).

Si le navire naufragé est étranger on informe le consul de sa nation, du sinistre, et on lui abandonne la

gestion du sauvetage même s'il ne le demande pas (art. 124), se bornant à lui prêter son concours.

La législation italienne distingue aussi l'indemnité de secours de l'indemnité de sauvetage. Tout navire qui porte secours à un autre, a droit à une indemnité pour ses frais et avaries.

Il a, en outre, droit à un prix qui ne pourra excéder le dixième des effets sauvés, s'il a couru des risques (art. 121).

Si au contraire le navire sauvé était abandonné, il faut distinguer : Est-il trouvé en haute mer ? le sauveteur a droit à un huitième ; est-il en vue des côtes ? il a droit à l'indemnité précitée de l'article 121, et en plus au remboursement de ses dépenses (art. 134).

Les inventeurs d'épaves particulières trouvées sur le rivage auront droit à un dixième et au vingtième en plus si la valeur excède 2000 francs. Si ces objets isolés ne sont réclamés au bout d'un an, ce qui en reste ou ce qui reste de leur prix, sera dévolu, non à l'Etat mais à l'inventeur (art. 136).

Dans les cas prévus par l'article 134 (navires abandonnés sauvés en haute mer ou en vue des côtes), le délai de réclamation est de 5 ans et au bout de ce temps la dévolution a lieu au profit de l'inventeur. La Belgique est le seul pays où, faute de textes, ce système soit admis et même y soit plus étendu, mais c'est là que se trouve la véritable abolition du droit d'épave, la dévolution à l'Etat ne devant exister que pour les immeubles.

L'article 137 au sujet des navires sombrés et ne laissant aucun vestige à la surface est la reproduction de l'article 2 de l'ordonnance du 15 juin 1735. Une simple variation de délai : 2 mois après la publication, le propriétaire doit se présenter, procéder au sauvetage dans les 4 mois après présentation, et ne cesser ses travaux pendant 4 mois sous peine de déchéance. En France, ces derniers délais sont de 6 mois.

8. — *Portugal, Espagne et Amérique du Sud.*

La législation portugaise sur les épaves et les naufrages est la même que la législation allemande ; les articles 678 à 691 du Code de commerce (1) ne sont pour ainsi dire que la reproduction des articles 742 à 746 du Code de commerce allemand.

Le Code espagnol est très incomplet sur la matière qui nous occupe : L'article 842 (2) affecte les objets sauvés au paiement des frais de sauvetage et donne aux sauveteurs un droit de gage et de préférence. Les articles 843 et 844 indiquent au capitaine, qui aura sauvé des effets naufragés sur sa route, la procédure à suivre pour les déposer ; enfin l'article 845 permet au juge de vendre immédiatement les objets nécessaires à l'acquittement des frais et le reste au bout d'un an, et ordonne le dépôt au lieu qu'indiquera le tribunal.

Les législations sud-américaines se sont beaucoup

(1) Trad. Lehr.

(2) Trad. Henri Prudhomme.

inspirées de la législation portugaise et de la jurisprudence espagnole : nous retrouvons en effet les mêmes dispositions édictées.

Le fonctionnaire public prévenu d'un naufrage doit se rendre sur les lieux et rendre compte de ses opérations au tribunal de commerce le plus proche (chil., 1159 ; C. com. port., 676, 679 et suiv. ; argentin, 1294 et suiv.).

Les effets sauvés et le produit net de leur vente sont affectés par privilège à la garantie des frais du sauvetage (chil., 1162 ; arg., 1373, 1375, 1377 ; mexicain, 917 ; guatemala, 1036 ; C. mar. march. ital., 133 ; esp., 842 ; port., 578 ; C. civ. franc., 2102).

Les salaires sont fixés par l'autorité qui préside au sauvetage et en cas de contestation par le tribunal de commerce (chil., 1165 ; port., 685 ; arg., 1307).

Le montant de la gratification de sauvetage peut atteindre le tiers de la valeur des objets sauvés, lorsque la même personne réunit la qualité d'inventeur et de sauveteur (chil., 1168).

Nul ne peut porter secours contre la volonté du capitaine (arg., 1284 ; chil., 1157) et les sauveteurs doivent laisser, à la disposition du capitaine, les navires qu'ils ont sauvés, tous droits conservés d'ailleurs (chil., 1167 ; arg., 1308 ; port., 675).

CONCLUSION

Le droit d'épave existe encore : La révolution opérée en 1681 dans la législation maritime en avait laissé subsister des traces. La plupart des codes étrangers parus depuis les ont à peu près fait disparaître. En France nous sommes restés stationnaires. L'ordonnance de 1681 est encore en effet le seul monument législatif sur les naufrages et sur les épaves.

Et cependant les temps ont changé. Les modifications apportées dans les gouvernements, dans les situations sociales des individus, dans le commerce et dans l'industrie, ont amené des revirements dans toutes les branches du droit, la partie relative aux bris, seule, n'a pas été reprise, le Code de commerce est resté silencieux sur ce sujet.

Il faudrait pourtant le réformer et sur plusieurs points. Trois principaux sont à signaler :

Le délai de réclamation d'un an qui est le délai légal pour les épaves.

Le droit à l'indemnité du tiers en cas de sauvetage en pleine mer.

Enfin la compétence exclusive que s'arroe l'administration de la marine en matière de naufrages.

Le délai de réclamation d'an et jour, accordé aux

propriétaires d'effets naufragés par l'article 24, n'était pas fatal même au début : Valin le déclare (1) sans conséquence, ajoutant que le roi et l'amiral admettaient les réclamations quoique faites hors les temps prescrits.

C'était déjà une reconnaissance tacite de l'insuffisance du délai.

Un décret des 9-13 août 1791, un arrêté du 17 floréal an IX passèrent sans songer à régulariser cet état de fait.

Aujourd'hui, encore, où il est de règle non seulement de faire droit en tout temps aux réclamations des intéressés, mais encore de les rechercher par des publications annuelles, une circulaire ministérielle, seule, fixe le délai de trente ans à la caisse des Invalides pour devenir propriétaire des sommes déposées.

Tout en reconnaissant l'excellence de cette disposition il est regrettable que ce ne soit pas une loi qui la fixe : et c'est cette loi que nous réclamons.

Une autre réforme importante est à faire en ce qui concerne l'indemnité du tiers. L'inventeur devient copropriétaire de l'objet trouvé en mer. C'est un droit véritablement exorbitant qui rappelle ce privilège que s'arrogeaient les habitants des côtes sur les effets naufragés. De plus, cette attribution du tiers n'est proportionnée à rien.

Combien plus équitable est le mode de procéder de la législation allemande.

(1) Valin, 4, 9, *Comment.*, art. 24.

Elle distingue suivant les cas l'indemnité d'assistance et l'indemnité de sauvetage.

« L'indemnité de sauvetage est due lorsqu'un navire en détresse ou sa cargaison après avoir échappé à l'action de l'équipage, ou avoir été abandonné par lui, sont en tout ou en partie recueillis et mis en sûreté par des tiers.

Quand en dehors de ce cas un navire en détresse ou sa cargaison, est sauvé par l'assistance de tiers, ceux-ci n'ont droit qu'à l'indemnité d'assistance » (1).

Aucune de ces indemnités ne devra dépasser le tiers de la valeur des objets sauvés. Cette mesure serait équitable : car les excès que peut produire une liberté trop absolue donnée aux tribunaux ont été constatés en Angleterre.

Pour fixer le montant de l'indemnité de sauvetage et d'assistance le Tribunal compétent qui serait le Tribunal de commerce devrait prendre en considération : le zèle déployé, le temps employé, les services rendus, les dépenses faites, le nombre des personnes intervenues, le danger couru ainsi que celui qui menaçait les objets sauvés, enfin, la valeur de ces objets (2).

L'indemnité d'assistance devra toujours être fixée à un taux inférieur à celui qu'aurait atteint dans les mêmes circonstances l'indemnité de sauvetage (3).

(1) Art. 74, C. comm. all. Trad. Lyon-Caen, Flach, Dietz.

(2) Art. 749, C. comm. all.

(3) Art. 749, C. comm. all.

Nous venons de parler tout à l'heure des Tribunaux de commerce comme seuls compétents pour fixer l'indemnité : Ajoutons qu'eux seuls aussi doivent être juges des différends entre les propriétaires, les sauveteurs, et l'administration de la marine.

Cette administration qui depuis l'arrêté de floréal an 9 s'est emparée de toutes ces questions et commet ainsi un véritable abus d'autorité, se trouve être à la fois juge et partie, car elle agit au nom de la Caisse des Invalides, propriétaire éventuelle des débris non réclamés, et elle juge cependant les réclamations des propriétaires.

Cet état de choses est à modifier: et si l'administration doit conserver la gestion des sauvetages, elle ne devra, sur les lieux, trancher que provisoirement les différends, laissant aux propriétaires un droit de recours devant les tribunaux de commerce.

Il faudrait aussi d'ailleurs étendre les pouvoirs des syndics pour la direction des opérations : cela éviterait bien des déplacements et des vacations onéreuses, pour les sauvetages de peu d'importance.

Enfin au point de vue international, il faudrait un code général traitant en principe toutes les questions au mieux du maintien des bonnes relations des peuples.

M. Dudley-Field en a déjà préparé un projet (1). Les nations devraient protéger et secourir les marins en détresse et contrairement aux errements anciens faire

(1) Dudley-Field, *Projet de code international*. Trad. Albéric Rolin. Paris, Pedone-Lauriel, 1881.

tout leur possible pour leur permettre de continuer leur route : On ne doit pas profiter du malheur mais y porter remède.

Les consuls devraient seuls s'occuper de la gestion des naufrages de leurs nationaux, l'autorité du pays où a eu lieu le sinistre se bornant simplement à prêter le concours qu'on peut lui demander (1).

Enfin, on devrait partout abolir les anciennes règles sur les épaves et dire que tous les effets rejetés par la mer, sur le rivage, flottants ou coulés à fond, pourront être réclamés par les propriétaires dans le délai de droit commun de réclamation.

(1) Code marit. italien, art. 124.

Vu :

Le Président de la thèse,
P. F. GIRARD.

Vu :

Le Doyen,
COLMET DE SANTERRE.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
PRÉFACE.	1
DROIT GREC	7
DROIT ROMAIN.	11
ANCIEN DROIT.	25
I. — Du droit de bris en France, de la chute de l'Empire d'Occident à l'ordonnance de 1681.	
α. De la chute de l'Empire d'Occident à l'invasion des Normands.	26
β. De l'invasion des Normands à l'ordonnance de Fran- çois 1 ^{er} de 1543	33
1. Le droit de bris en Bretagne	37
2. Lutte de l'Église contre le droit de bris.	46
3. Lutte de la royauté contre le droit de bris	48
4. Les rôles d'Oléron	51
5. L'ordonnance de 1543.	58
γ. De l'ordonnance de 1543 à l'ordonnance de 1681	60
1. De l'amiral.	65
2. Du délai d'an et jour	68
3. Caractère régalien du droit de bris.	69
II. — Du droit de bris à l'étranger.	
α. Pays méridionaux	78
1. Espagne	80
2. Italie.	82
3. Empire d'Orient	87
4. Royaume de Jérusalem	90

β. Pays septentrionaux	92
1. Norvège	92
2. Suède	94
3. Danemark	95
4. Islande	98
5. Russie	103
6. Prusse	104
7. Villes hanséatiques	105
8. Pays-Bas	108
9. Angleterre	110
 DROIT MODERNE	 113
Des épaves	118
Secours aux naufragés	119
Comment on doit prévenir l'autorité maritime	122
Intervention de l'administration maritime	125
Comment se font les sauvetages	129
Direction des opérations de sauvetage par l'autorité maritime	135
Enquête et publicité	139
Mesures conservatoires	141
Liquidation	144
Etat liquidatif	147
Remise des objets sauvés	148
Délai de réclamation	149
Droits des inventeurs sur certaines épaves	152
I. — Navires et effets trouvés sur le rivage	152
II. — Navires et effets trouvés en pleine mer ou tirés de son fond	156
III. — Exceptions au partage par tiers des objets trouvés en pleine mer ou tirés de son fond	167
1. Ancres, chaînes	167
2. Propriétés ennemies	170
3. Autres dérogations	171
Des naufrages qui n'ont pas laissé de signes apparents	172
Epaves hors naufrage	174
Du sauvetage des navires français aux colonies et en pays étranger	175
α. Colonies	175
β. Etranger	175

Juridiction compétente sur les rivages, en mer territo-	
riale, en mer libre	179
Des crimes et délits en matière de naufrage.	182
Législations étrangères	186
1. Angleterre	186
2. États-Unis	191
3. Allemagne	192
4. Pays scandinaves.	197
5. Russie.	199
6. Belgique	200
7. Italie	201
8. Portugal, Espagne et Amérique du Sud	203
CONCLUSION	205
TABLE.	212

Imp. G. Saint-Aubin et Thevenot. — J. Thevenot, Successeur: Saint-Dizier.
